

**EGE ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**KENT PLAN KARARLARI
VE
İZMİR İÇ KÖRFEZİ
ÜZERİNE ARAŞTIRMALAR**

Funda Tin

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Bölüm Kodu:615.01.00

Sunuş Tarihi:06.12.2006

Tez Danışmanı: Prof. Dr.Ümit Erdem

Bornova-İZMİR

FUNDA TİN tarafından yüksek lisans tezi olarak sunulan “**Kent Plan Kararları ve İzmir İç Körfezi Üzerine Araştırmalar**” başlıklı bu çalışma,E.Ü Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği ile E.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Eğitim ve Öğretim Yönergesi'nin ilgili hükümleri uyarınca tarafımızdan değerlendirilerek savunmaya değer bulunmuş ve **06.12.2006** tarihinde yapılan tez savunma sınavında aday oybirliği/oyçokluğu ile başarılı bulunmuştur.

Jüri Üyeleri:

İmza:

Jüri Başkanı: Prof.Dr.Ümit Erdem

.....

Raportör Üye: Prof.Dr.Yusuf Kurucu

.....

Üye : Doç.Dr.Bahar Türkyılmaz

.....

ÖZET

KENT PLAN KARARLARI VE İZMİR

İÇ KÖRFEZİ ÜZERİNE

ARAŞTIRMALAR

TİN, Funda

Yüksek Lisans Tezi, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Tez Yöneticisi: Prof. Dr. Ümit Erdem

Aralık, 2006, 125 sayfa

Nüfus miktarı, sosyal, ekonomik ve kültürel fonksiyonları yönüyle Türkiye'nin üçüncü büyük kenti olan İzmir geliştirmekte olan tüm kentler gibi, ilk kuruluşundan itibaren pek çok değişime sahne olmuştur.

Bu çalışmada, İzmir kentinin fiziksel yapısını şekillendiren kent plan kararlarının kentin gelişimine olumlu veya olumsuz yönde ne şekilde katkıda bulunduğu irdelenmiş ve İzmir'in gelişiminin yönlendirilmesi ve denetim altında tutulması amacıyla; konut, ulaşım, altyapı, sosyo-ekonomik yapı, doğal, tarihi ve kültürel değerlerin korunması gibi metropoliten gelişme unsurlarına ilişkin çözüm önerileri sunulmaya çalışılmıştır.

Anahtar kelimeler: plan kararları, imar planı, metropoliten

VII

ABSTRACT
RESEARCHES ON CITY PLAN DECISIONS AND INNER GULF OF
İZMİR

TİN, Funda

Master Thesis, Division of Landscape Architecture

Thesis Advisor: Prof. Dr. Ümit Erdem

December, 2006, 125 pages

By the aspects of population, social, economical and cultural functions Izmir, the third biggest city of Turkey, the same as other developing cities, has been the scene of many alterations, since it has been establishment.

In this study, the positive or negative contribution of the plan decisions to the development of the city that shaped the structure of the city has been researched and in order to guide and control the development of İzmir; it has been tried to be given solution proposals about metropolitan development factors such as housing, transportation, infrastructure, socio-economic structure, natural, historical and cultural values.

Key words: plan decision, development plan, metropolitan

TEŞEKKÜR

Tez konusunun belirlenmesi ve tezimin şekillenmesinde büyük emekleri olan sayın hocam Prof. Dr. Ümit Erdem'e, olanaklarından yararlandığım E.Ü.Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü'ne, tezimin her aşamasında büyük yardımlarını gördüğüm asistan arkadaşım Nurdan Caner Erdoğan'a, araştırma boyunca önerilerinden ve kaynaklarından yararlandığım D.E.Ü Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Öğretim Üyesi sayın hocam Prof. Dr. Tayfun Taner'e, önerilerinden yararlandığım Yüksek Peyzaj Mimarı Elif Arzu Şerifaki'ye, olanaklarından yararlandığım D.E.Ü Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'ne, Mimarlar Odası'na ve İzmir Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürlüğü'ne, ayrıca tüm çalışmalarım boyunca beni destekleyen aileme sevgi, saygı ve teşekkürlerimi sunarım.

FUNDA TİN

İÇİNDEKİLER

| | <u>Sayfa</u> |
|---|--------------|
| ÖZET | V |
| ABSTRACT | VII |
| TEŞEKKÜR..... | IX |
| İÇİNDEKİLER | XI |
| ŞEKİLLER DİZİNİ | XIII |
| ÇİZELGELER DİZİNİ..... | XIV |
| 1.GİRİŞ..... | 1 |
| 2.KONUyla İLGİLİ ÖNCEKİ ÇALIŞMALAR..... | 3 |
| 2.1 Kavram, Kapsam ve Tanımlar..... | 3 |
| 2.1.1 Kent Kavramı-Kentleşme Olgusu, Süreci ve Temel Etmenler..... | 3 |
| 2.1.2 Günümüz Kentleri ve Yaşanan Sorunlar | 6 |
| 2.1.3 Plan, Planlama ve Şehir Bölge Planlama Kavramları | 13 |
| 2.1.3.1. Kent İçindeki Fonksiyon Sahaları | 21 |
| 2.1.4 Alan Kullanım Kararları | 33 |
| 2.1.5 Ekolojik Planlama ve Kentler..... | 39 |
| 2.2 Türkiye’de Kent Planlamanın Gelişimi..... | 45 |
| 2.2.1 Kente ve Kentleşmeye Yönelik Hukuki ve İdari Yapı..... | 47 |

İÇİNDEKİLER (devamı)

| | |
|--|------------|
| 2.2.2 İmar Planlarının Arazi Kullanım Kararları Yönünden İrdelenmesi | 51 |
| 3. İZMİR İÇ KÖRFEZİ ÖRNEĞİNDE KENTSEL PLAN KARARLARI VE ETKİLERİ..... | 56 |
| 3.1 Materyal ve Metod | 56 |
| 3.2 Araştırma Alanının Tanımı | 57 |
| 3.2.1 Doğal Yapı Analizi | 57 |
| 3.2.2 Kültürel Yapı Analizi..... | 65 |
| 3.3 Bulgular..... | 74 |
| 3.3.1 İzmir İç Körfezi Örneğinde İmar Planlarının İrdelenmesi..... | 74 |
| 3.3.2 İzmir Yeni Kent Merkezi Nazım İmar Planı Raporu ve Geleceğe Yönelik Plan Kararları Üzerine İrdemeler | 99 |
| 4 TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER | 106 |
| KAYNAKLAR..... | 116 |
| ÖZGEÇMİŞ | 120 |
| EKLER..... | 121 |

ŞEKİLLER DİZİNİ

| | <u>Sayfa</u> |
|---|---------------------|
| Şekil 3.1 İzmir ve Çevresinin Morfolojik Durumu | 58 |
| Şekil 3.2 İzmir Şehrinin Jeolojik Yapısı | 59 |
| Şekil 3.3 İzmir İli Toprak Yapısı..... | 61 |
| Şekil 3.4 İzmir İli Bitki Örtüsü Haritası | 63 |
| Şekil 3.5 Milattan Önce 7. Yüzyılda Antik İzmir Şehri Planı..... | 65 |
| Şekil 3.6 İzmir Gecekondularının Gelişimi..... | 72 |
| Şekil 3.7 Rene Danger Planı..... | 77 |
| Şekil 3.8 Le Corbusier Planı..... | 79 |
| Şekil 3.9 Aru, Özdeş ve Canpolat Planı | 82 |
| Şekil 3.10 Bodmer Planı..... | 84 |
| Şekil 3.11 1965 İzmir Kenti İmar Planı..... | 88 |
| Şekil 3.12 İzmir Metropolitan Alan Nazım İmar Planı | 89 |
| Şekil 3.13 1989 Yılı İzmir Büyükşehir Bütünü Nazım Plan Revizyonu | 94 |
| Şekil 3.14 İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı Kentsel Arazi Kullanış Durumu | 96 |
| Şekil 3.15 İzmir Yeni Kent Merkezi Nazım İmar Planı..... | 100 |

ÇİZELGELER DİZİNİ

Sayfa

| | |
|--|----|
| Çizelge 3.1 İzmir İli Aylık Sıcaklık Ortalamaları Yağış ve Nisbî Nem | 64 |
| Çizelge 3.2 İzmir’de Kentsel Nüfusun Yıllara Göre Değişimi..... | 69 |
| Çizelge 3.3 Sayım Dönemleri İtibarıyla İzmir Kent Nüfusunun Gelişimi | 70 |

GİRİŞ

19.yy ile birlikte başlayan ve 21.yy'da da etkileri sürmekte olan sanayileşme ve kentleşme olguları, bu süreç içerisinde insan yaşamında önemli değişimlere neden olmuştur. Yaşam standartının yükseltilmesi ve ekonomik kalkınmanın gerçekleştirilmesini amaçlayan bu iki olgu aynı zamanda fiziksel, sosyal ve ekonomik açıdan da bir dizi sorunu beraberinde getirmiştir.

Doğanın, mevcut kaynakların ve gelişen teknolojinin daha akılcı ve verimli bir şekilde değerlendirilememesinden kaynaklanan bu sorunlar, özellikle gelişmekte olan ülkeler grubunda insan yaşamını tehlikeye sokacak düzeye ulaşmaktadır. Çünkü ekonomik kalkınmaya öncelik verilen bu ülkelerde, kentleşme hızı sanayileşme hızını izleyememekte, birbirinden kopuk gelişmekte, sonuçta kentleşme demografik bir büyüme olmaktan öteye gidememektedir.

Bilindiği gibi, ülkemizde kentler Cumhuriyet dönemi ile birlikte, eski temelleri üzerinde yeni bir gelişme sürecine girmiştir. Bu dönemde sanayi, ticaret ve aynı zamanda yönetim sisteminin reorganizasyonu, kentlerle birlikte kırsal alanlardaki nüfusu hareketlendirmiş ve büyük nüfus kitleleri kent yerleşmelerine yüklenmeye başlamıştır. Bu durum son 50 yıl içerisinde kentleşme olgusuna yeni bir boyut kazandırmıştır.

1950'lerden sonra hızlı ve hazırlıksız bir kentleşme süreci içerisine girmesi, diğer gelişmekte olan ülkeler gibi Türkiye'nin de bazı ekonomik, sosyal ve fiziksel sorunlarla karşı karşıya kalmasına neden olmuştur. Artan nüfus yoğunluğunun ortaya çıkardığı arsa spekülasyonu ve yanlış arazi kullanım kararları kentlerde, tarım toprakları ve kamuya ait açık alanları yutmakta, varolan ekolojik dengenin bozulmasını, tüm canlı yaşamını tehlikeye sokacak boyutlara ulaştırmaktadır. Bütün bunlara, hava, toprak,

su kirliliği ve gürültü gibi çevre sorunları her geçen gün artarak eklenmektedir.

Ekonomik kalkınmaya öncelik verilen ülkemizde kent planlama çalışmaları yüzeysel ve yetersiz kalmakta ya da ekonomik, politik vb. nedenlerle uygulama aşamasına ulaşamamaktadır.

Bu çalışmada İzmir Metropolitan Alan Bütünü için alınmış kent plan kararlarından yola çıkarak, bu kararların İzmir İç Körfezi ve burayı çevreleyen yerleşimlerin, bugünkü mevcut durumlarının olumlu ve olumsuz yönlerinin oluşumunda ne şekilde rol oynadığı irdelenmiştir.

Araştırmanın birinci bölümünü, konuyla ilgili kavramların açıklandığı literatür özeti oluşturmaktadır.

İkinci bölümde, araştırmada yararlanılan materyal ve yöntem hakkında bilgi verilmiştir.

Üçüncü bölümde araştırma alanının doğal ve kültürel özellikleri irdelenmiştir.

Dördüncü bölümde İzmir kenti plan kararları irdelenmiş, plan kararlarının uygulanması sonucunda ortaya çıkan olumlu ve olumsuz mevcut durum ortaya koyulmuştur.

Beşinci bölümde araştırma sonuçları değerlendirilerek, konuyla ilgili çözüm önerileri verilmeye çalışılmış ve tartışmaya sunulmuştur.

Altıncı bölümü araştırmanın özeti oluşturmaktadır.

2. KONUYLA İLGİLİ ÖNCEKİ ÇALIŞMALAR

2.1. Kavram, Kapsam ve Tanımlar

2.1.1. Kent Kavramı, Kentleşme Olgusu, Süreci ve Temel Etmenler

Kentleşme; sanayileşme ve modernleşme süreçlerinin sonucu olarak ortaya çıkan mekansal ve toplumsal yaşamdaki yapısal dönüşümü ifade eder.

Kentleşme; sanayileşme ve sanayi sonrası kentsel alanlarda yoğunlaşan kamusal ve özel aktivitelerle bu aktivitelerin çevresel etkilerinin bir bütünü olarak tanımlanabilir.

Çevresel etkileri, yerel, bölgesel ve ulusal ölçekte görülen kentleşme, yapısal çevre (yerleşim alanları) kadar, doğal ve toplumsal çevredeki dönüşümün de hem nedeni hem sonucudur. Toplumsal yapıdaki değişim kentleşmeye neden olurken; kentleşme süreciyse yerleşik yapıdaki toplumsal yapının dönüşümü için ortam sunabilir.

Yapısal çevre bağlamında kentleşme, kent mekanının kullanım biçimi, işlevleri, ulaşım teknolojileri ve altyapı sistemlerinin karşılıklı etkileşimiyle gerçekleşir. Kentleşmenin düzeyiyse, ulusal/bölgesel ölçekte kabul gören kentleşme politikaları, nüfus artış hızı ve toplumun üretim/tüketim düzeyiyle doğrudan ilintilidir. Bu anlamda nüfus artış hızı yüksek, ekonomik bakımdan dinamik bir yapıya sahip toplumlarda kentleşme hızı ve düzeyi de yüksek olur (Anonim,2002a).

Kentleşme hareketleri, ekonomik, teknolojik, siyasal ve psiko-sosyolojik etmenlerin etkisi altında oluşur. Ekonomik nedenlerden bir kısmı, köylü nüfusu köyünden iten, tarım kesiminin içinde bulunduğu

koşullardan kaynak alan nedenlerdir. Bunlara itici etmenler ya da olumsuz göç nedenleri adı da verilebilir. Özellikle az gelişmiş ülkelerde, tarımın verimliliği ve kişi başına düşen tarımsal gelir, köylüyü köyünde tutmaya yetmeyecek kadar düşüktür. Ekonomik nedenlerden bir diğer kısmı ise, köyünde beslenemeyen, gelecek için güvence bulamayan nüfusu kent öteklerine çeken nedenlerdir. Bunlara çekici etmenler ya da olumlu göç nedenleri adı verilmektedir.

Gerek sanayi devriminin getirdiği değişiklikler, gerekse tarıma egemen olan koşullar, kentleşmenin hızlanmasını, teknolojik gelişmelerle birlikte sağlamışlardır. Artan üretimin kentleşmede rol oynaması, ürünün kolay ve ucuz taşınmasını sağlayacak teknolojik araçların gelişmesine bağlıdır.

Çeşitli düzeyde verilen siyasal kararlar, yönetim yapısının özellikleri, hukuk kurumlarından bazıları ve uluslar arası ilişkiler de kentleşmeyi özendirici nitelik taşıyabilir. Savaşlar ve siyasal anlaşmazlıklar da kentleşmeye etki yaparlar. İkinci Dünya Savaşı içinde İngiltere’de 5-6 milyon nüfus, savaş ekonomisinin isteklerini karşılamak üzere, köylerden büyük kentlere göç etmişlerdir. Gezme, yerleşme ve ticaret özgürlüklerini kısıtlayan yasaların kaldırılması da, kentleşme üzerinde etki yapar. Ayrıca, kimi kentlere, siyasal kararlarla başkent statüsü verilmesi de, yalnız o kentlerin değil, buldukları tüm bölgenin kentleşmesini hızlandırır. 1920’de 20 bin nüfuslu bir kasaba olan Ankara, başkent olmasının bir sonucu olarak, nüfusu milyonları aşan bir metropol haline gelmiştir. İç Anadolu’nun kentleşme derecesinin, 1947’de %11’den, 1990’da %59.5’a çıkmış olmasında da, Ankara’nın orada bulunmasının, dolayısıyla başkent yapılmasına ilişkin siyasal kararın rolü azımsanamaz. Sanayileşmeye öncelik veren ekonomik ve toplumsal kalkınma planları ve toprak reformları da kentleşmeyi hızlandırmaktadır.

Sosyo-psikolojik etmenler, köy ve kent yaşam biçimleri arasındaki ayrımlardan kaynaklanır. Kentlerin sahip bulunduğu bir çok toplumsal ve kültürel olanaklar ve hizmetler çok çekicidir.

Az gelişmiş ülkelerin kentleşmesi söz konusu olduğunda çarpık, aşırı ve düzensiz kentleşme gibi terimlerin kentleşme yazınında sık sık kullanıldığı görülür. Bu şekilde tanımlanan kentleşmenin özellikleri şöyle sıralanabilir:

- Kentleşmenin, demografik bir süreç olarak, sanayileşmiş ülkelere oranla, hızla artan, hiç olmazsa azalmayan bir yol izlemesi
- Büyük ve çok büyük kentlerin, orta büyüklükteki ve küçük kentlere oranla daha hızlı büyümesi
- Kentleşme hareketlerinin kimi coğrafi bölgelerdeki kentlere yönelmiş olması nedeniyle, kimi bölgelerin kentleşme oranının düşük düzeyde kalması
- Kentleşen nüfusun, kent ve kamu hizmetleri gereksinmelerinin karşılanmasında yetersizlikler baş göstermesi
- Kentleşen nüfusun çalıştırılmasının olanak verecek temel sanayi yatırımlarının yapılamaması yüzünden, işgücünün marjinal mesleklerde ve türlü hizmet dallarında yığılması (Keleş, 1996).

Batıda endüstri devrimine kadar kentleşme hızı yavaş seyrederken, endüstri devrimi kentleşme sürecinde gelişmeyi etkileyen önemli bir aşamadır. İngiltere’de başlayan endüstrileşme hareketleri kısa zaman aralıklarıyla, Almanya, Fransa, İsviçre ve Belçika gibi diğer Avrupa ülkelerine yayılmıştır. Zamanla nüfus ve işyeri yoğunluğunun belli bir limitin üzerine çıkması ile, yaşama ve konut koşulları zorlanan, hatta sosyal dokusu bozulan yerleşim alanları haline gelmişlerdir.

Endüstri devriminin kentte yarattığı bu değişme, kentin fiziki planlamasını da etkilemiş; kent dışında yeni yerleşim alanları oluşmuştur.

Böylece batıda uydu kentler (satelit) veya bahçe kentler (garden cities) meydana gelmeye başlamış ve metropoliten kent olgusu ile karşılaşmıştır.

Anadolu'da ise doğudan batıya doğru gelişen ve özellikle XIII. yüzyılda hızlanan kentleşme hareketleri sonucunda ortaya çıkan kentler, farklı büyüklükte olsalar da düzenli bir gelişme göstermişlerdir. Cumhuriyetle birlikte kalkınma çabaları hız kazanan ülkemizde kentler özellikle nüfus hareketlerinden etkilenmişlerdir. Ayrıca kentlerin sanayileşmesi ve kentsel gelişme, Avrupa kentlerinde olduğu gibi bir yüz yıllık döneme yayılarak ortaya çıkmamış, ani ve sıçramalı bir büyüme göstermiştir. Bir başka deyişle ülkemiz kentleşme sürecine çok hazırlıksız girmiş, bu sebeple daha önce görülmemiş boyutta kentleşme sorunları ile karşı karşıya kalmıştır (Toprak, 2001).

1985 nüfus sayımı da Türkiye'nin yerleşme kalıbı açısından temel bir değişimi ilk kez ortaya koymuştur; artık nüfusumuzun yarısından fazlası kent olarak kabul edilen alanlarda yaşamaktadır. Sayım sonuçlarına göre, nüfusun % 53 kentleşmiştir ve bu nüfusun niteliksel özellikleri açısından önemli bir gelişmedir. Doğal olarak nüfusun tatmin edilmesi için gerekli hizmet türlerinde de yapısal değişiklikler olması gerekmektedir. Kalkınmanın planlandığı 60'lı yıllarda başlayan kırsal altyapı istekleri birden kentsel altyapı isteklerine dönüşmüştür ve kitlelerin tatmini bu isteklerin yerine getirilmesine bağlı olmaktadır. Böylelikle uzun yıllardan bu yana ülkede yaşanmakta olan kırdan kente göçün ilk ve ana meyvesi olan kentleşmiş Türkiye oluşmaktadır (Yiğiter, 2001).

2.1.2. Günümüz Kentleri ve Yaşanan Sorunlar

Çağımızda kentleşmenin hız kazanması ve küçük yerleşim birimlerinin genişleyerek, ekonomik, sosyal ve demografik bir yoğunluk göstermesi, iletişim ve ulaşım teknolojisindeki gelişmeler, metropoliten alanların ortaya çıkışında birincil faktör olmuştur. Söz konusu gelişmenin

devam eden hızının, bir taraftan metropol kentleri megapollere dönüştürürken, diğer taraftan ekonomik, sosyal ve teknik birçok sorunu da beraberinde getirdiği bilinmektedir (Karadağ, 2000).

Kentleşmenin neden olduğu sorunlar; demografik, ulaşılabilirlik, çevresel, ekonomik ve toplumsal olarak sınıflandırılabilir.

Demografik Sorunlar: Bir ülkenin kentleşmesi, kentlerde yaşayan nüfus yüzdesi ile ölçülür. Kentsel büyüme kent nüfusunun artma hızıdır. Kent nüfusu iki yolla artar, doğal artış (ölümden çok doğum) ve göçler(özellikle kırsal alanlardan)

1954 UIA raporunda “Türk kent ve kasabalarının planlanmasında özellikle gözetilen konular” olarak şunlar belirtilmiştir. “Gelecekteki nüfus miktarının hesaplanmasında nüfus sayımları göz önünde tutulmakta ve elde edilen artış oranına göre elli yıl sonraki nüfus miktarı planlamaya esas olarak alınmaktadır. Kent imar ve iskan sınırlarının saptanmasında, kent karakterine göre nüfus başına bir alan tutarı kabul edilmekte, bu alan 60-120 m² olmaktadır. Yeni iskan bölgeleri olabildiğince bahçeli ve seyrek planlanmakta, yalnızca site, iş ve ticaret bölgelerinde sık ve yüksek katlı inşaata izin verilmektedir” (Evyapan, 1981).

Kırdan kente olan en büyük ve hızlı göçler genelde az gelişmiş ülkelerdedir. Şu an mevcut olan kent nüfusunun 1/6'sına henüz yeterli hizmet, barınak ve iş sağlanamamıştır. Genellikle iş arayışı ve daha iyi yaşam beklentisi insanları kentlere çekmektedir. Elbette ki kırsal insanını, kentsel alana iten başka faktörler de mevcuttur. Tarımdaki makineleşme, çiftliklerdeki insan gücü gereksinimlerini azaltmakta ve büyük arazi sahiplerine; modernleşmeye gücü yetmeyen küçük ölçekli ve ancak nafakalarını çıkarabilen çiftçileri sahiplenme izni vermektedir.

Gelişmiş ülkelerdeki yoksul kentlerde de olduğu gibi, az gelişmiş ülkelerde de kentsel alana olan yoksul insan kırsal göçleriyle, şehirler ekonomik fırsatlar cenneti olmaktan çıkıp, yoksulluk abidesi haline

gelmektedir. Burada sadece düşük ücretli, uzun süre çalıştırılan işlere sahip olma şansı bulunmaktadır.

Bununla birlikte bir yandan kente göçle gelen nüfusun ekonomik koşullarının yasal konut edinmeye uygun olmayışı, diğer yandan kentteki konut üretiminin artan nüfusun konut ihtiyacını aynı hızla karşılayamaması, kent içi gecekondular ve kaçak yapıların artmasına yol açmaktadır. Nitekim bugün kent yaşam standartlarının altında inşa edilen konut alanları, sağlıksız yaşam çevresi, alt yapı sorunları, ulaşım yükünün artmasına paralel olarak ortaya çıkan trafik sorunları gibi bir çok sorunla başa çıkmak durumundadır. Aşırı nüfus artışı ve konut yoğunlaşmasından kaynaklanan sorunlar, kent içi nüfus yoğunluğu ve bunun semtlere dağılımındaki farklılık kent yerleşimi içinde yapılanmış çevre sorununu ortaya çıkarmaktadır. Bu durum kendini kent merkezlerinde dikey yükselme biçiminde (apartmanlaşma vb.) gösterirken, kent çevresinde ise hızla yayılan gecekondular alanları sağlıksız bir kent yaşamı için ciddi bir potansiyel oluşturmaktadır (Karadağ, 2000).

Ulaşılabilirlik Sorunları:

Ulaşım teknolojisinin gelişmesi insan hayatını kolaylaştırıcı etkileri yanında birçok sorunu da birlikte getirmiştir. Yerleşmelerin yaya ölçeğinde olduğu, insanların günlük hayatta sık sık yerleşmeler arası seyahat etmediği eski dönemlerde ulaşımın ortaya çıkardığı en büyük sorun belki de kervanlar ve gemilerle taşınan salgın hastalıklar idi. Modern tıbbın gelişmesi bu sorunu ortadan kaldırmıştır. Ancak ulaşımın gelişmesi, ulaşım araçlarının yaygınlaşması, hammaddenin, eşyaların, insanların yer değişimini çok kolaylaştırmış, yerleşmelerin büyümesi, iş yeri ile konutun birbirinden uzaklaşması yollardaki trafiği iyice artırmıştır. Ulaşımın gelişmesi sağladığı birçok kolaylığın yanında yeni bir çok sorunu da ortaya çıkarmıştır.

Ulaşımın ortaya çıkardığı sorunlar şöyle sıralanabilir:

- Yer değiştirme zorunluluğu
- Trafik tıkanıklığı ve kazalar- zaman, can ve mal kaybı
- Motorlaşma endeksi- otoparklar
- Hava kirlenmesi ve gürültü
- Çevrenin doğal ve toplumsal açıdan tahribidir

İşe gidiş geliş saatlerinde yollardaki araç yoğunluğu trafik tıkanıklığına bunun sonucunda da zaman kaybına yol açmaktadır. Özellikle büyük kentlerde bu zaman kaybı erişebilirlik sınırlarının çok üzerine çıkmıştır.

Yollarımızda her gün yaşanan trafik kazaları önemli oranda can kaybı ve yaralanmaya yol açmakta, sakatlıklara, maddi kayıplara neden olmaktadır. 1995 yılı ulaştırma istatistiklerine göre Türkiye’de yalnızca bir yılda 279 663 kaza olmuş, büyük kayıplar yanında 6004 ölüm, 114 319 yaralanma meydana gelmiştir.

Kişi başına düşen araç sayısı kentte trafiğe ayrılan alanlardan daha hızlı artmaktadır. Hareketli trafik yanında duran trafik de bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Kent merkezlerinde otopark alanı bulmak çok zordur.

Eksoz dumanı hava kirliliğine neden olmakta, özellikle büyük yollarda gürültü bir sorun olmaktadır. Araçların kullandığı yakıtlar hava kirliliğine yol açtığı gibi, yol yapımı çalışmaları da çevreyi belli bir düzeyde etkilemektedir.(taşocakları, heyelan, ağaç kesimi...vb.). Trafik tıkanıklığını çözmek için eski dokularda yapılan yol genişletme çalışmaları tarihi dokuyu tahrip etmektedir.

Trafik tıkanıklığı ve gürültü gibi sorunlar, stres vb. gibi hastalıklara yol açmaktadır. İnsanların trafikte harcadıkları süre artık kabul edilebilir ölçülerin üzerine çıkmıştır ve bu da zaman ve işgücü kaybına neden olmaktadır (Aydemir ve ark,2004).

Çevresel Sorunlar:

Kentleşme ve sanayileşme, toplumun ekonomik ve toplumsal gelişmesine katkıda bulunan olumlu etmenleri kentlerde toplamakla birlikte, hava ve su kirlenmesi, gürültü, sanayi ve yapım etkinlikleri için toprağın aşırı derecede kullanılması gibi çevre üzerindeki olumsuz sonuçları da artırmaktadır (Keleş,1993).

Kentsel alanlarda karşılaşılan, ısınma ve ulaşım amaçlı enerji kullanımından kaynaklanan hava kirliliği giderek artmaktadır. Başta insan sağlığı olmak üzere, kentsel yeşil dokuya, binanın dış cepheleri vs.. türden eşyaya zarar veren bir kirlenmedir. Sanayi kaynaklı hava kirliliği ise, genellikle yer seçimi yanlışlarından dolayı kentlerde hava kirlenmesinin bir başka nedenini oluşturmaktadır.

Su kirlenmesi açısından kentsel alanda karşılaşılan temel sorun atık sulardır. Kentsel atık suların yer üstü su kaynaklarına bırakılması, yer altı su kaynaklarına karışması ya da su dağıtım ve atıksu sistemlerinin eskimiş ve yetersiz olması sonucu temiz su ve kanalizasyon pis suyunun birbirine karışması temel su kirlenmesi türüdür (Anonim, 2000).

Çevre kirlenmesi sorunu, birinci derecede üretimin, ikinci derecede yoğunluğun, üçüncü derecede kent formunun sonucudur. Kamu hizmetlerinin çok düşük düzeyde bulunduğu bir ortamda, çevre kirlenmesinin denetimi en son olarak anımsanmaktadır (Anonim,1971).

Ekonomik Sorunlar:

Bugüne dek kentleşme sorunları olarak sıralanan sorunların hepsi, geniş ölçüde ülkemizin ekonomik ve sosyal yapısının özelliklerini yansıtan, ekonomik yönü ağır basan, bir ucu üretim ilişkilerine gidip dayanan sorunlardır ve Türk ekonomisinin kentleri sağlıklı biçimde geliştirici sanayi ve örgüt değişmesini sağlayamamasından doğmaktadır.

Kentleşen nüfusun ekonomiye kattığı değer, büyük kentlerin ve nüfus yığılmalarının sağladığı dışsal tasarruflar, kentleşmeden doğan tüketim normu değişikliği sorunları, kentleşme ve istihdam arasındaki ilişkilerin gerçek niteliği, üstünde durulacak konulardır. Her türlü yargıdan ve normatif olma kuşkusundan uzakta, kentlerimize gelen insanları, emeği karşılığında hak ettiğini alan iş sahibi durumuna getirmenin maliyeti hesaplanmalıdır (Anonim,1971).

Öte yandan makro düzeyde, çevrenin temiz tutulması, çevresel dengenin bozulmasının önlenmesi, çevre sorunlarının bir çözüme kavuşturulması, ekonomik gelişme için kullanılabilir kaynaklardan bir kesiminin bu amaca ayrılmasını zorunlu kılar. Dolayısıyla ekonomik gelişme hızının yavaşlamasına yol açabilir.

Bu koşullar altında, Çevre sorunlarını çözüme bağlamanın maloluşu topluma mı yoksa çevre kirlenmesini yaratanlara mı yüklenmelidir? Sorusu yanıt beklemektedir. Saptanabildiği ölçüde kirleten öder kuralı, toplumu böyle bir yükten kurtarır. Bununla birlikte kirletene yüklenen bu yükün, fiyatlara eklenerek geniş yoksul kitlelere yansıtılması olasılığı her zaman söz konusudur. Öte yandan, kirletenin kim olduğunun, neyi ne ölçüde kirletmekte olduğunun saptanması da, her zaman sanıldığı kadar kolay değildir (Keleş,1993).

Toplumsal Sorunlar:

Kentleşmenin toplumsal sorunları denildiğinde, şimdiye değin daha çok gecekondü bölgelerinde yaşayan vatandaşların tavır, davranış ve dünya görüşlerindeki değişimler, bu değişmelerin ortaya çıkardığı uyum sorunları anlaşılmalı ve araştırmalar genellikle bu odak noktalarında toplanmıştır.

Kentleşen nüfusun yoktan yarattığı, ya da şiddet kazandırdığı çeşitli kentsel hizmetler ile kamu hizmetleri talebi de, kentleşmenin toplumsal sorunlarından sayılmaktadır.

Topraktan kopan nüfus, köyden küçük kente, küçük kentten daha büyük kente, oradan daha da büyük kente göçmektedir. Çok bunalımlı devrelerde, köyden büyük kente atlamalar görülmektedir. Ama genellikle kademeli bir göç, gözlenen en yaygın biçimdir (Anonim,1971).

Göç eden insanların kendi kültürlerini kente taşımak istemeleri kentin fiziksel mekanında uyumsuzluk yarattığı gibi bu durum kentliler tarafından da arzu edilmemektedir. Zamanla kentli yaşama uyulması ise, daha önce göç ettikleri yerlerdeki hemşehrileri tarafından eleştirilmektedir. Dolayısıyla bu insanlar ruhsal açıdan bir çelişki yaşamakta ve her iki tarafla da tam olarak bütünleşmemektedir (Erdem, 1998). Böylece bir kimliğe bürünemeyen göç insanı, ne kentli olabilmekte ne de köylü olabilmektedir. Bu da kendi özgüvenini yitirmiş bir toplum yaratmakta ve sosyal erozyon ortaya çıkmaktadır.

Suç işleme yaşı giderek düşmekte, işlenen suçların türü önemli niteliksel değişiklikler göstermektedir. Kadınların suç işleme oranı artmakta, intihar giderek yükselmektedir. Bunların tümü kentleşmeden ve kent ortamında yaşamaktan kaynaklanmaktadır. Bireylerin özel yaşantısının gizliliği kutsal bir öneme sahiptir. Ancak, apartman biçimi yaşam bunu öylesine etkilemiştir ki, özel yaşantı yabancı gözlerden ve kulaklardan oldukça zor uzak tutulabilmektedir.

İnsanı rahatlatan kolaylıkların elde edilmesi kentlerde bir başkasının elinde ve denetimindedir. Elde edilmesi zor ve pahalıdır. Ancak beklentiler yüksek ve çoğu zaman da yanı başımızdadır. Ama, alınamıyor ve ulaşılamıyorsa bu durumda kaçınılmaz stres ortamı oluşmaktadır. Kentlerde ilişkiler tek yanlı, benmerkezci ve biçimselleşmiş konumdadır. Yaşam kavgası ve ayakta kalabilmek birçok şeyin önünde ve üstünde tutulmaktadır. Sonuç duygusal baskılar altında ve yalnızlık duygusu içinde bireylerin oluşumudur (Yiğiter, 2001).

Ancak kentleşme de uygar bir yaşam için gereklidir ve kentleşmenin pek çok olumsuz yanı olduğu gibi olumlu yanları da vardır. Ekonomik kalkınma hızı artmış, mal ve hizmet alışverişinin dolayısıyla para sirkülasyonunun artışı kentlerde eğlence, spor, kültürel faaliyetler gibi olanakların gelişmesine sebep olmuştur. Bu da kentli insanın yaşam standartlarında ve dünya görüşünde olumlu yönde değişikliklere sebep olmuştur.

Olumlu yanlarının yanında, olumsuzluklar da devam etmekte, çözüm yerine daha çok bu olumsuzlukları besleyen güçler bulunmaktadır. Her kentsel fonksiyon, belirli bir büyüklükte kent toprağına ihtiyaç göstermektedir. Bu ise kentsel toprağın değerini sürekli olarak arttırmaktadır. Bu durumdan yararlanan arazi spekülâtorlerinin eline geçen topraklar süratle kentsel topraklara dönüştürülerek, bir yolla haksız kazanç elde edilmektedir. Bununla birlikte bireye ait toprakların kentsel araziler haline dönüştürülmesine direnilse bile, bu toprakların üretim amacıyla kullanımı toprağın arsa değerinin altında kalmakta ve pek çok tarım alanı tarımsal niteliğini yitirerek kentsel alana dönüşmektedir. Köyden kentlere olan nüfus akımının kent planlamalarını etkisiz bırakması ile birlikte, özellikle siyasi partilerin oy endişesi ile gecekondularda yaşayanlara ruhsat vermesi, bu olayı özendirici ayrı bir rol oynamaktadır. Böylelikle bir yandan köyde tutulmaya çalışılan halk, daha çok kente gelmeye özendirilmiştir. Bir yandan yatırımların kentlerde olması ve iş sektörünün kentlerde artması da, tarımı ayrıca sekteye uğratmış ve tarımla uğraşan halk kentlere göç etmeyi yeğlemiş, yeğlemektedir (Erdem, 1998).

2.1.3. Plan, Planlama ve Şehir Bölge Planlama Kavramaları

Plan, izlenecek politikaları içeren, uygulama sırasındaki amaçları ve hedefleri belirten, ayrıca yatırım programlarını, uygulayıcı örgütleri öneren bir belgedir. Planlama arzu (amaç), algı ve önceden yargılamadan oluşan

bilimsel uğraştır (Köseoğlu, 1982). Planlar için en önemli sorun, amaç ve hedeflerin saptanmasıdır. Uygulanamadan kalmış bütün planlar toplumun sorunlarını amaç ve hedef olarak ele almamış olanlardır. Bu nedenle plan kendi içinde tutarlı olmak zorundadır.

Plan, en son verilere ve tekniklere dayanmalı, gerçekleşme olanağı bulunan hedefleri seçmeli, uygulanamayacak öneriler getirmemelidir. Bunun yanında gelecekteki gelişmeler için yeniliklere ve dinamizme yer verilmelidir. Planın uygulanabilmesi için Politikacı-Plancı (Teokrat) - Kullanıcı arasındaki iletişim iyi kurulmalıdır (Gönenç, 2005).

Öte yandan planlamayı başlıca üç kavram oluşturmaktadır. Bunlar:

- 1) Teknik Uğraşı (sistemik hazırlama)
- 2) İsteğin Oluşturulması (sorunun hazırlanması)
- 3) Verimin Arttırılması (en iyi yöntemle ulaşılan amaç)

Genel olarak bu kavramlara göre planlamanın birey veya toplumun gelecekteki yaşama biçimi, ortamı ve koşullarının saptanması olduğu anlaşılmaktadır (Köseoğlu, 1982).

Planın eylemi, bireysel ve toplumsal veya özel ve tüzel olmak üzere nitelik ve nicelik bakımından birbirinden farklı düzeyde görülmektedir. Bu nedenle tüzel ve hukuka bağlı bir yönetimde planlamayı genel olarak dört ayrı grupta toplamak olasıdır.

- 1) Toplumsal Planlama
- 2) Fiziksel Planlama
- 3) Yönetim Planlaması
- 4) Obje Planlaması

Bunlar teker teker incelendiğinde;

Toplumsal Planlama: Toplum düzeninin sağlanması ve korunmasıyla birlikte devletin temsil ettiği kamu yararı ile toplumun ekonomik, mesleki ve kültürel alandaki istekleri arasındaki dengenin sağlanmasına ilişkin planlamalardır.

Fiziksel Planlama: Siyasi düşünce ve olanaklar çerçevesinde fiziksel yapının düzenlenmesi ve yerleştirilmesine ilişkin çeşitli ölçek (enternasyonel, ülke, bölge, il...vs)planlamalardır.

Yönetim Planlaması: Bütçe ve personelin organizasyonu ve yönetimine ilişkin planlamadır.

Obje Planlaması: Fiziksel ve toplumsal planlara göre yatırımların dağılımına ilişkin koordinasyonel planlamadır.

Bu planlama türlerinden Fiziksel Planlama, doğal (ekolojik, biyolojik ve tıp ile diğer doğa bilimleri) ve sosyo-ekonomik (ulusal ekonomi; deneysel ve sosyal araştırma ve diğer sosyal ekonomik bilimler) bilimlerin yöntem ve araştırma sonuçlarını etkileyen ve yönlendiren ve bunların koordinasyonunu sağlayan geniş kapsamlı ve teknik bir sistemdir.

Bir diğer planlama türü olan **Ekolojik Planlama** ise, Fiziksel Planlama'nın en temel bölümlerinden biri olan genel anlamda ekolojik hedeflere yönelik fiziksel (mekan) düzenlemeye ilişkin planlamadır. Bu planlamanın başlıca amacı; fiziksel planlamayı, toplum için doğal ve kültürel çevrenin mevcut durumunun korunması olduğu gibi, gerektiğinde optimum ve sürekli verimliliğini de arttırmaya yöneliktir.

Fiziksel planlama içinde irdelenen **peyzaj planlaması** planlama alanında istenen ve mevcut aktivitelerin peyzaj ekonomisi araştırma sonuçlarına göre karşılıklı uygunlukları ile karşılıklı olumsuz etkilerin yok edilmesi veya azaltılmasına ilişkin seçenek ve önlemlerin araştırılarak planlanmasıdır.

Peyzaj planlama fiziksel düzenlemenin ekolojik bölümü olarak aşağıdaki konuları kapsamaktadır.

- Çeşitli genel ve özel planlamalarda amaçlanan arazi kullanımlarının ekolojik bakımdan etkileşimlerinin kontrol edilmesi
- Genel fiziksel planlama süreci çerçevesinde ekolojik yönden olabilecek seçeneklerin geliştirilmesi

Kısa bir deyimle, Bölge Planlama, bir bölgenin ekonomik, sosyal ve fiziki yönden planlanması demektir. Kırsal ve kentsel kesimlerdeki sorunları plan uygulamasındaki aksaklıkları saptayacak, tüm planlama ve yürütme organlarıyla ilişki kurabilecek planlama düzeyi Bölge Planlamadır (Gönenç, 2005).

Makro ölçekteki bölge planlama çalışmalarının doğal kaynakların geliştirilmesi ve ekonomik kalkınma sorunlarının çözümüne yönelik soyut bir planlama niteliğinde olmasına karşın, kent planlama, fiziksel çevrenin düzenlenmesi ve iyileştirilmesini amaçlayan somut planlama niteliğiyle ondan ayrılmaktadır.

Kentlerin niteliği, tarihsel gelişimleri, oluşumlarında üretim ilişkilerinin ve teknolojinin rolü, kentleşme ve ekonomik sistem ilişkileri, kentlerin fiziksel öğeleri, kent arazisinin kullanım biçimleri, kentsel işlevler arasında bölüşümü, arsa değerleri, nüfus yoğunluğu, konut, ulaşım, kent hizmetleri gibi konuların önem taşıdığı kent planlama, kentlerin fiziksel büyüme ve gelişmelerine yol gösterici, toplumsal, dinamik ve geleceğe yönelik zihni bir karar verme sürecidir (Yarcı, 1988).

Kentler çok sayıda insanın doğal, kültürel, sosyal, siyasal, ekonomik ihtiyaçlarını karşılayabildikleri, endüstri ve teknolojinin imkanlarından yararlanabildikleri, uygar yerleşim alanlarıdır. Bu konuya sadece insan açısından bakıldığında dahi kent planlamasına ihtiyaç olduğu söylenebilmektedir.

İnsanlar tarım devrimiyle yerleşik yaşama geçtikten sonra ekonomik, dini, askeri (güvenlik) gerekçelerle kentler kurmaya başlamışlardır.

Günümüzde epik literatürde ve yazılı tarih belgelerinde söz edilen, kalıntılarına en yaygın erişilen kentler Antik çağa aittir. Bu çağ kentlerinin ortak özelliği, kentlerin düşmandan korunma amacıyla surlar ve hendeklerle çevrili olmasıdır (Aydemir ve ark.,2004)

İlk çağlardan beri kullanılan iki temel kent fiziksel gelişme formu Doğrusal Kent Formu ve Izgara Kent Formudur.

Doğrusal Kent (Lineer City)

Otomobilin icadından ve ana ulaşım türü olarak kullanılmaya başlamasından sonra, kentlerin bir noktadan sonra işlevlerini yerine getirmesinde güçlükler ortaya çıkmaya başladı. Buna kentlerin topoğrafik özellikleri de eklenince, Grekler ve Romalılar tek bir anayol/aks boyunca gelişen ve buna dik yolları olan kentler geliştirdiler.

Doğrusal form, sürekli ulaşım aksları boyunca üretim, konut, ticaret ve hizmetler kullanımının yoğun biçimde yer aldığı, az yoğun veya çok hoş olmayan kullanımların (zararlı ve kirlenici üretimlerin) daha gerilerde yer seçtiği kent formudur. Kentin gerek duyduğu gelişme ana arteri uzatmakla sağlanır. Belirgin bir merkez yoktur; herkes hizmetlere, işe ve açık alanlara kolaylıkla ulaşabilir. Kitle taşımacılığı doğrusal kent formu için idealdir. Yol boyu köyler, kıyı ve nehir boyu yerleşmeler doğrusal formun bilinen örnekleridir. Corbusier Fransa'da, MARS grubu Londra'da doğrusal formu kullandılar.

Modelin kent ölçeğinde bazı eksiklikleri var. Kent donatıları arasındaki mesafe yoğun (kompakt) kente göre daha büyüktür. Yön seçimi ve değiştirme sınırlıdır. Hemen herkes anayol üzerinde yaşamasına rağmen, ana ulaşım (otobüs veya raylı taşıtlar) yol boyu her yerde değil, zorunlu olarak istasyonlarda durur ve yol-konut-işyeri ilişkisini uzatır.

Doğrusal form küçük ölçeklerde daha uygundur. Ana aks boyunca yaya trafiği, kanal motorları, bisiklet, yürüyen kaldırımlar, yavaş hareket eden taksiler, az yoğun yollardaki otomobiller her yerde durup kalkabilirler. Yoğun bir merkezin olmayışı da doğrusal form için bir olumsuzluktur.

Amasya, Trabzon, Mardin, İzmit, Tatvan kentleri doğrusal kent formuna sahiptir (Aydemir ve ark., 2004)

Izgara Kent Formu (Gridiron City)

Sayısız örnekleri olan bir kent formudur. Kentsel alan ızgara yol ağı ile belirli yapı adalarına bölünür ve her yöne uzatılabilir.

Izgara form antik çağlardan beri kullanıla gelmektedir. Antik dönemin ortalarında (M.Ö 5.yy) kentlerde ızgara kent planının (yaratıcısının adı Hippodamus Planı) çok yaygın uygulandığı görülmektedir. Bunda, o çağlarda çok sayıda koloni kent kurulması, mevcut kentlerin sıkça çıkan savaşlarda yerle bir olması nedeniyle yeniden yapılanma gereğinin doğması ve ızgara yol şemasının kolay uygulanabilir olmasının etkin rol oynadığı söylenebilir.

Çin ve Japonya ya da Yunanistan, Ortaçağ Avrupası ve Güney Amerika'da olduğu gibi. Izgara kent modeli Güney Amerika ve Meksika'ya İspanyollar tarafından 15. ve 16.yy larda götürülmüş, pek çok kent inşa edilmiştir.(Lima- Peru, Sao Luiz- Brezilya)

Izgara form bütün yolları aynı standarda getirmekle savurganlığa, görsel monotonluğa ve bir odaktan yoksunluğa neden olmaları ile eleştirilmektedir. Ancak birden çok ana güzergahlarla desteklenerek büyütülmeye elverişlidir (Aydemir ve ark., 2004).

İrregüler yapı özelliği gösteren kentler ise, daha plansız gelişme gösteren kentlerdir. Yuvarlak kavşaklar, tüm birimlerinde yuvarlak hatlar

genel karakteristikleridir. Gotik ve Helenistik Çağ'da irregüler tipte kentlere rastlanmaktadır (Gönenç, 2005).

Özellikle Rönesans'tan sonra kent planlama çalışmalarında, kentlerin yeşil alanlarla ilişkilerini daha belirginleştiren sistemlerin ortaya çıktığı görülmektedir.

Bu sistemler Ring (Kuşak) Sistemi, Radial (Işınsal) Sistem, Satelit (Uydu) Sistemi, Lineal (Bant) Sistemi olmak üzere dört grupta incelenmektedir.

a) Ring (Kuşak) Sistemi: Ortaçağ kent surlarının, ticari gelişimi ve nüfus artışı sonucunda ortadan kalkması ve kentin surları çevreleyen bir yeşil kuşak bırakarak yayılmaya başlamasıyla ortaya çıkan bir sistemdir.

Eski kent çekirdeğinin çevresinde dağınık bir yayılma gösteren yeni yerleşim alanları, işyerleri, parklar, dinlenme yerleri ve bazı sosyal tesislere ait küçük organik yeşillikler birleşerek kenti yeşil bir kuşakla sarmıştır. Ayrıca yerleşim alanları ve diğer sosyal tesislerin oluşturduğu kuşaklar birbiri içerisine giren halkalarla sistemi tamamlamıştır (Gönenç, 2005).

b) Radial (Işınsal- Konsantrik) Sistem: Bir merkez etrafında ve birbirine dik anayollar boyunca halkalar şeklinde gelişen kent formudur. Uygun bir arazi yapısı bu formun gelişmesini etkileyen en önemli etkidir. Radial form iç içe çember yollar ve merkeze yönelen ışınsal yollarla dışa doğru büyür.

Işınsal kent formu radial formun bir uzantısıdır. Ana kentin yetersiz kalması, kent merkezinin sıkışması veya nüfusun ve sanayinin merkezden uzaklaştırılması/ desantralize edilmesi istendiğinde, radial form, yıldız veya ışınsal kent formundan yararlanılmaktadır. Metropol ölçekte bu form örümcek ağına dönüşmektedir.

Stockholm ve Kopenhag bu modele uygun gelişen kentlerdir. Bu formdaki konut alanlarının (yeni kentler, büyük banliyöler) ana kente bağımlılığını azaltmak için kendi kendine yeterli olacak şekilde planlanmaları yoluna gidilmektedir.

Kopenhag planında, ana kentin oldukça dışında, özellikle demiryolu ile beslenen akslar boyunca 250 000 nüfuslu yeni kentler tasarlanmıştır (uydu kent formunda dışa doğru geliştirilmektedir.) Stockholm'ün gelişmesi de benzer ilkelerle planlanmıştır. Kopenhag kenti bir yanından denizle sınırlandığı için, kent kara tarafında ışınsal olarak geliştirilmektedir.

Metropolitan kentlerin bir bölümü, radyo - konsantrik formda yayılarak büyümektedir. Bütün yollar merkezde birleşmekte, aynı zamanda iç içe çokgen halkalarla da ana akslar birbirlerine bağlanmaktadır. Örümcek ağı kent formu 20. yy'da otomobilin getirdiği hareketlilikle gittikçe dışa açılarak, yayılarak metropol büyüklüğe erişirken, bu tür metropollerde kamu ulaşımının etkisi azalmaktadır.

Konsantrik formun en belirgin olumsuzluğu, merkez alanların trafik sıkışıklığıdır. Ayrıca bu bölgelerin giderek tamamen iş alanlarına dönüşmesi, gece gündüz nüfusları arasında inanılmaz nüfus farkları oluşmasına neden olmaktadır. Bu tür kentlerde ulaşım çevre alanlara kadar ana demiryollarıyla (istasyonlara kadar), buralardan itibaren otobüs ve metrolarla sağlanmaktadır. New York, Londra, Paris gibi metropoller metro ağlarıyla donatılmıştır (Aydemir ve ark., 2004).

c) Satelit (Peyk-Uydu) Sistemi: Bu sistem Endüstri Devrimi'nin gerçekleşmesiyle ortaya çıkan kentleşme ve sorunlarına çözüm getirmek amacıyla yapılan çalışmalardan biri olan, 1986 yılında Ebenezer Howard'ın Bahçe Kent Teorisiyle ortaya çıkmıştır. Bu teori, kentleşmenin sorunlarına yeşil alan oluşturma ilkesi ile çözüm getirmektedir. Kent ile

doğayı birleştirerek tarım alanlarıyla kuşatılmış uydu kentlerin kurulması önerilen sistemin amaçları,

- Kent içindeki yoğunlaşmadan ortaya çıkacak arazi spekülasyonunu ortadan kaldırmak,

- Kentte nüfus artışını sınırlayarak kentin büyümesi ve fiziksel gelişimini denetleyerek kentlerde nüfus yığılmasının meydana getireceği sağlıksız yaşama koşullarını kent planlama ile önlemek,

- Kent ile kırsal alanlar arasında işlevsel bir denge yaratmaktır (Gönenç, 2005).

d) Lineal (Bant) Sistemi:

Ana akslar ve kentler arası yollar üzerindeki yerleşmelerin gelişerek, akslar üzerinde birbirlerine eklenmesi ve sürekli kentsel alanlar oluşturması ile gelişen formdur. Bu formun doğu Marmara Bölgesi için olası gelişme formu olabileceği, ayrıca yakın gelecekte özellikle Rize-Giresun arası ile Adana-Antakya, Adana-Gaziantep, Sakarya-Bursa, Çanakkale-İzmir arası bir koridor gelişme ya da kentsel yoğunluk bölgesi olarak gelişmeye aday bir bölgedir (Aydemir ve ark., 2004).

Bir kentin yeniden düzenlenmesinde, büyüyen kentlerde gelişmeyi sınırlandıracak projelerde ya da yeni kurulacak bir kentin planlanmasında bu sistemlerin biri veya birkaçı yön gösterici olarak seçilebilir. Her kent için standart bir plan uygulanamaz. Ancak, kentin strüktürüne uygun olduğu kabul edilen sistem, sosyolojik ve topoğrafik faktörler dikkate alınarak yapılacak planlamaya göre uygulanır (Yarcı, 1988).

2.1.3.1. Kent İçindeki Fonksiyon Sahaları

Kentler birçok fonksiyon ve faaliyetlerin meydana geldiği yerlerdir. Bu özellik farklı kullanışların meydana gelmesine sebep olmuştur. Kent içindeki iş yerleri, ikametgahlar ve dinlenme sahaları gibi farklı kısımlar

tamamen gelişigüzel ve iç içe dağılmış değillerdir. Kent içinde bulunan farklı kısımlar esasında belirli bazı prensiplere göre düzenlenmişlerdir.

Kent içinde farklı kullanışlar yerine fonksiyon sahalarından da söz edilmektedir. Çünkü; kent içindeki her bir kısmın kentin bütünü içinde kendine düşen bir görevi, bir fonksiyonu vardır. Kentlerin fonksiyonel yönde araştırılmaları, kentlerin fonksiyonel olarak özelliklerinin ortaya koyulması ile başlamıştır. Ancak bu arada fonksiyonun yalnız özelliği değil, etki alanı 'erişebildiği uzaklık' da araştırılmaya başlanmıştır.

Peyzaj mimarları fonksiyon sahalarının, doğal yapı içerisinde doğru biçimde belirlenmesi, ekolojik yapının zarar görmemesi ve kullanımlar arasındaki uyumun sağlanması bakımından konuya dikkat çekmektedirler (Gönenç, 2005).

Kentlerde planlı bir gelişmeyi sağlayabilmek ve bu yönde gerekli kontrolleri yapabilmek üzere belirli sahalar, belirli kullanışlara ayrılmaktadır. Arazilerin kullanım yönünden belirli gayelere tahsisi 'ZONING' kelimesiyle ifade edilmektedir. ZONING, çeşitli kentsel eylem ve uğraşlar için kentte yer almasını, her eylem ve uğraşın bu amaçla ayrılmış olan alana yerleşmesini, sağlayan bir araçtır. Kenti, çeşitli kullanım bölgelerine ayırmak, geliştirme ve yapım hareketlerini bu bölgelere göre denetleme olanağı veren bölgeleme, kentte yaşayanlar için yeterince, ışık hava ve gizlilik sağlamayı amaçlar.

Başlangıçta konut alanlarının, yaşayanları rahatsız edici endüstriyel etkinlik ve uğraşları önlemeye yönelik olan ZONING, bugün kentsel gelişimin plana göre gerçekleşmesi, imar planının uygulanması için bir araçtır. 'Kentte her kullanım için bir yer ayrılmıştır, her kullanım kendine ayrılan yere gitmelidir. 'ilkesine dayanmaktadır.

Genel olarak Zoning; karakter, gabari ve yoğunluk açısından olmak üzere üç şekilde uygulanmaktadır.

a) Karakter yönünden ana kural, belli bir kullanıma ayrılan bölgede, bu kullanım dışındaki uğraşlara izin verilmemesidir. Fakat; belli kullanım amaçlarına aykırı düşmeyen, ana amaçla tutarlı görünen etkinliklere izin verilebilir. Karakter bakımından kent, ticaret, endüstri ve konut olmak üzere üç ana bölgeye ayrılmaktadır. Özellikle peyzaj mimarları bu konuda verilen kararların, hem ekosistemi göz önünde bulundurmak, hem de kullanımların birbirleri ile olan ilişkilerinin en doğru, uyumlu biçimde sağlanması konusunda önemli görevler üstlenmektedir.

b) Gabari ile ilgili Zoning; yaşam için gerekli ışık ve havayı sağlamak, belli bir kesimdeki yapılararası uyumu gerçekleştirmek amacıyla topraktan düşey olarak yararlanma açısından mülkiyet hakkını sınırlandırmaktadır. Gabari sınırlamaları, arsanın konut, endüstri ya da ticaret bölgesinde bulunmasına, yapının üzerinde yapılacağı yolun genişliğine göre farklı ölçülerde uygulanmaktadır.

c) Yoğun zoningde nüfus yoğunluğunu denetim altında bulundurmak amacıyla çeşitli sınırlamalardan yararlanılmaktadır. Burada amaç; belli bir alanın kaldıracağı yoğunluğu doğrudan doğruya belirlemek, bina tipi, parsel büyüklüğü, ön ve arka bahçe gibi kayıtlarla detaylı bir şekilde yoğunluğu kontrol etmektir (Yarcı, 1988).

Keeble, kentlerde beş ayrı bölgenin mevcut olduğunu belirtmektedir;

- Kent merkezi
- Endüstri Bölgesi
- Mesken Bölgesi
- Açık Sahalar
- Şehir Çevresi (Gönenç, 2005).

2. 1. 3. 1. 1 Kent Merkezi

Kent merkezleri genel olarak, merkezi yönetim organları, perakende ticaret, eğlence ve kültür, turizm, ofis-büro, yüksek öğretim, kamusal-toplumsal faaliyetlere ev sahipliği yaparlar. Bu tür işlevlerin arazi yerleşim katsayıları büyüktür, arazi değerleri yüksektir. Ayrıca kent ölçeğine bağlı olarak toptancılık; depolama, hafif endüstri gibi işlevler de merkezi işlevler arasında sayılmaktadır. Ayrıntıda temel işlevler aşağıda verilmektedir. Kent merkezlerinde, merkez çeperlerinde ve semtlerde çoğunlukla gıda satışı yapılan pazar yerleri de gündelik, haftalık alış veriş işlevinin gerçekleştiği alanlardır.

Genel olarak kent merkezlerinde yer alan işlevler ana başlıkları ile şöyle sıralanabilir:

- 1) Yönetim Kurumları: Yerel ve merkezi yönetim, politik kurumlar, sosyal örgütler, araştırma merkezleri ve doğrudan kente hizmet veren diğer kurumlar/ kuruluşlar (polis, PTT, itfaiye vb.)
- 2) Ticaret: Ticarethaneler, lokantalar, barlar, kahveler, eğlence yerleri, kültürel ve eğitimsel yapılar, toptancı, perakendeci, depolama, bürolar, banka, sigorta, oteller ve turizm hizmetleri
- 3) Eğlence-Kültür: Toplantı salonları, konser salonları, sinema, tiyatro, kültür merkezi, klüpler, sanat galerileri, kitaplık, müzeler
- 4) Dini tesisler: Cami, kilise, yardım kurumları vb.
- 5) Eğitim kurumları (Aydemir ve ark., 2004).

Türk kentlerinde, henüz gelişme safhasında olmayan küçük kasabalarımızda, iş - ikametgah ayrımı minyatür bir şekilde görülmekte, biraz gelişmiş bölgelerde iş ve ikametgah bir arada yer almakta, daha gelişmiş bölgelerde iş sahasının ikametgah sahasından ayrıldığı ve merkezi iş alanının oluşmaya başladığı görülmektedir (Gönenç, 2005).

2.1.3.1.2 Endüstri Bölgesi

Endüstriyel faaliyetlere ayrılan saha şehrin bünyesine ve ekonomik özelliklerine göre değişir. Halkın sağlığı yönünden zararlı etkileri olabilecek endüstri alanlarının şehir dışına alınması, bir prensip haline gelmiştir. Bununla beraber modern zoning uygulamalarında, şehir arazisinin hangi bölgesinde hangi tip endüstriyel faaliyetin yapılabileceğini detaylı bir şekilde göstermekten ziyade, müracaatların bazı standartlara göre değerlendirilmesi yoluna gidilmektedir. Bu standartların sayısı, gürültü, sarsıntı, duman, koku, toz ve kir, zehirli gazlar, alev ve hararet, yangın tehlikesi, endüstri atıkları, ulaşım ve trafik, estetik ve psikolojik tesirler olarak 11 civarındadır. Bu ölçülerin tatbiki sonucunda üçlü bir ayırım yapılmakta,

I. Hafif Endüstri (en yüksek standartlı bölge)

II. Orta endüstri (orta standartlı bölge)

III. Ağır Endüstri (en düşük standartlı bölge) bölgeleri tesis olunmaktadır (Bayraktar, 1973).

Hafif Endüstri:

İskan sahaları içinde veya yakınında bulunmasında mahzur görülmeyen bazı gıda endüstrisi ve el sanatları, elektrik aletleri, ilaç sanayi, yükleme ve boşaltma istasyonları gibi faaliyet ve tesirler hafif endüstri içinde mütalaa edilir. Hafif endüstrinin kapsadığı yerler, fiziksel planlamada, araziden faydalanma bakımından ağır endüstri bölgelerinden mesken bölgelerine doğru bir geçit kuşağı durumundadır (Bayraktar, 1973).

Ağır Endüstri Bölgesi:

Kimyevi maddeler, elektrik santralleri, dökümhaneler, ağır makine imalatı, rafineriler, kömür ve gaz depoları gibi endüstriyel faaliyet bu bölgede yer alır (Bayraktar, 1973).

2.1.3.1.3 Mesken Bölgesi

Konut, kent içinde en çok toprak gerektiren kullanımdır. Bu nedenle çevre sorunlarının önem taşıdığı ve yaygın olduğu alanlardır. Spekülasyon ve aşırı fiyatlardan kaynaklanan plansız oluşumların çoğu bu alanlarda yer almaktadır.

Kent toprağında yaşanan spekülasyon, kentleşmenin sonuçları içerisinde en çok dikkat çeken konulardan birisidir. Kent arazisinde bir yere sahip olmak amacıyla göç eden insanlar dar gelirli aileler olduklarından çoğunlukla kent yakın çevresinde endüstri bölgeleri öncelikli olmakla birlikte, boş buldukları alanlara derme çatma evler yaparak 'gecekondulaşma' adıyla anılan toplumsal sorunlara neden olmaktadır (Gönenç, 2005).

2.1.3.1.4 Açık-Yeşil Alanlar:

Kent planlamasında en önemli nokta, çevrenin doğal fizyonomisi ile kent ünitesi arasında sağlıklı bir peyzaj bütünü yaratacak estetik dengenin kurulmasıdır ki, bu da kentin tabii peyzaj ortamına uyarak gelişmesi gereken canlı bir organizmaya benzediğini açıklamakta ve elverişli bir yeşil saha planlamasını zorunlu kılmaktadır.

Pratikte peyzaj düzenlemesi ile ilgili olarak ortaya çıkan problemlerin çoğu, mimari kütlelerle buldukları arazi arasında iç ve dış mekan bakımından estetik ve fonksiyonel bir bağın kurulmamış olmasından doğmaktadır. Yapılarla arazinin, yani insanın rasyonel geometrisi ile tabiatın irregüler durumunun bağdaştırılması, fiziksel çevre tertibinin ana problemi olup, peyzaj çalışmalarının esasını oluşturmaktadır (Köseoğlu, 1982).

Ülkemizde kentlerde yeşil alanların planlanması ve uygulanması, yürürlükteki İmar Yasası ve bu yasa çerçevesinde hazırlanan imar

yönetmeliklerine uygun olarak belediyeler tarafından yapılmaktadır. 3194 sayılı ve 09.05.1985 tarihli İmar Yasası ile 02.11.1985 tarih ve 18916 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren ‘ İmar Planı Yapılması ve Değişikliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelik’ de kentsel sosyal ve teknik altyapı standartları içinde yer alan aktif yeşil alanlar için 7 m²/ kişi standardı getirilmiştir (Erdem ve ark., 2001)

a. Niteliksel Değerlendirme

Niteliksel değerlendirme kapsamında yapılan kent sağlığına yönelik çalışmalar, kentin doğal/ ekolojik dengesinin test edilmesi çalışmalarıdır.

- Kentsel yerleşim yerinin fiziksel nitelikleri ile doğal/ kültürel topoğrafyası ve buna bağımlı iklim verilerinin durumu özellikle güneşlenme, nem ve rüzgarın durumu;
- Kentsel gelişim eğilimleri ile yerleşim yoğunluğu ve bunların olumlu-olumsuz sonuçları, özellikle güneş enerjisinden yararlanma açısından kentsel yerleşimde yönlendirme durumu ve ulaşım ağının niteliği; birim alandaki yatay ve dikey yapılaşma yoğunluğu ve atık-artık sorunları durumu;

Açık yeşil alanların kentli sağlığı açısından niteliksel değerlendirmesi ise; önceki çalışmalara bağımlı olarak, kentsel mekanın dinlenme değerini ortaya koyan bir çalışma olacaktır.

Bu değerlendirmenin ölçütleri:

1. Amaca uygun konumlandırma-ulaşılabilirlik durumu; bu genelde yürüme uzaklığıdır. Semt ölçeğinin üzerindeki ölçeklerde toplu taşınım olanaklarının durumu önem kazanır.

2. Büyüklüğü da ve ha olarak

3. Planlama ölçeğini uygun tasarım-konut yakın çevresi, mahalle, semt ve kent ölçeklerine uygun donanım durumu;

Açık yeşil alan donanımında;

Mahalle ölçeği:

- Yapı adası ölçeği
Konut ve yakın çevresi
Oyun yerleri
Oyun alanları
Mahalle parkı
Spor alanları
Düzenlenmiş ve düzenlenmemiş olarak
- Değerlendirme ölçeği
Ulaşılabilirlik: Yürüme ve görüş uzaklığı olarak
Büyükük:m² ve dekar olarak
- Semt ölçeği
Oyun parkları
Semt parkı

Spor alanları-düzenlenmiş futbol, basketbol, voleybol ve tenis alanları

Değerlendirme ölçütleri

- Ulaşılabilirlik: Genelde yürüme uzaklığı, bisiklet ve motorlu taşıt olarak
- Büyükük: Hektar olarak
- Kent ölçeği
- Kent parkı ve kent ormanı

- Botanik ve hayvanat bahçeleri
- Fuar ve sergi alanları
- Akan ve duran yüzey sularında kıyı düzenlemeleri
- Oyun parkları, lunaparklar
- Stadlar, olimpiyat normlarında kapalı ve açık dinlenme tesisleri vb.

Değerlendirme ölçütleri

- Kentsel ölçekte olduğu gibidir (Gönenç,2005).

b. Niceliksel değerlendirme

Niceliksel değerlendirme, kentsel açık/yeşil alan donanımının her iki değerlendirme kategorisinde de m²/kişi değeri açısından yeterliliğinin irdelenmesidir. Mevcut donanım durumu, yerleşim yerinin sosyo-fiziksel özellikleriyle nüfus yoğunluğu ve nüfusun yaş gruplarına dağılımı açısından ele alınmalıdır (Gönenç, 2005).

Yeşil saha üniteleri şöyle sınıflandırılabilir:

a) Bahçeli İskan Sahaları (Ev Bahçeleri):

Kentleşmenin olumsuz sonuçlarının etkisini aza indirmeye, insanı ruhsal yönden dinlendirme ve boş zamanları değerlendirme amacıyla oluşturulan, doğanın küçük bir parçası niteliğindeki alanlardır.

İmar yasasının kıyılara ve kır gelişmesine ilişkin yönetmeliğinde, kent içinde yer alan yapılarda ön bahçe için en az 5 m, yan bahçe için 3m, arka bahçe için de 3m komşu uzaklığı bırakılması ön görülmüştür.

Günümüz kentlerinde sosyal ve ekonomik nedenlerle tek katlı evlerin yerini apartmanların alması; açık-yeşil alan sağlanmasında avlu bahçeler çözümünü ortaya çıkarmıştır (Bayraktar,1973).

b) Okul Bahçeleri:

Buldukları alana kazandırdıkları estetik ve iklimsel işlevlerin yanı sıra, okul çağı çocuklarının aktif-pasif rekreasyon ihtiyacını karşılayan ve eğitici olabilen açık alanlardır.

İhtiyaca yeterli okullar kurulmalıdır. Böyle bir planlamada bugünün nüfusundan çok, gelecekteki nüfus artışını ve yaş gruplarını dikkate alan tahminlere göre hareket edilmelidir.

Her öğrenciye bina sahası dahil minimum 20-24 m² düşmelidir. Oyun sahaları okulla birleştirildiği takdirde her öğrenci için 9 m² ilavesi tavsiye edilmektedir (Bayraktar,1973).

c) Parklar:

Toplumu oluşturan her yaş grubunun aktif ve pasif rekreasyon ihtiyacını karşılamaya yönelik geniş yeşil alanlardır. İyi planlanmış ve düzenlenmiş parklar, dinlenme ve gezinti olanakları, açık hava tiyatroları, müzik pavyonları ve çok yönlü spor olanakları sağlayan, birey ve toplum olarak insana etkin ve yararlı hizmet veren kullanım alanlarıdır. (Bayraktar, 1973)

d) Meydanlar:

Hem mimari hem de kentte yaşayanlar açısından rahatlatıcı ve soluk almaya yarayan açık-yeşil alanlar olarak tanımlanmaktadır.

Ülkemizde meydanlar, açık-yeşil alan niteliğinden çok trafiğin nispeten rahatladığı geniş yol kavşaklarını ifade etmektedir (Bayraktar,1973).

e) Yollar:

Canlı bir organizmaya benzetilen kent strüktüründe ulaşımın sağlandığı can damarları niteliğindedir. Açık-yeşil alan oluşturmak

amacıyla yapılan yol ağaçlandırması, kent peyzajının düzenlenmesi, trafik tekniği, kent sağlığı yönünden önemli işlevlere sahiptir.

Yol ağaçlamasında, şehrin elverişsiz şartlarına uygun türlerin seçimi ile birlikte yolun genişliğine, çevresindeki binaların karakterine, yaya kaldırımı olarak ayrılan mesafe dikkate alınarak planlama yapılmalıdır. Ağaçlar arasındaki mesafe de önemlidir (Bayraktar,1973).

f) Mezarlıklar:

Kentin fiziksel yapısı ve yeşil alan sisteminde önemli yer tutan açık alanlardır. Gelişmiş ülkelerde mezarlıklar, kentin yeşil dokusuna ek alan olarak planlanmasına karşın, ülkemizde bu uygulamanın gerçekleştiği söylenemez.

Kent ve toplum sağlığı açısından mezarlık yer seçiminde hakim rüzgar yönü dikkate alınmalı, kentin nüfusu ve ölüm oranı doğrultusunda yeterli ölçüde mezarlık alanı bırakılmalıdır. Yeterli ölçüde saha ayrılması için bazı değerlerin bilinmesi gerekir. Bunlar normal ölüm oranı, mezarlığın hizmet süresini belirten devir müddeti, her insan için hesaplanacak mezarlık sahası, şehrin genel nüfusu.

50. 000 nüfuslu bir şehirde normal şartlarda ölüm oranı %2 kabul edilir. Defin yeri ve yeşil sahalarla birlikte, nüfus başına 4 m² lik mezar sahası hesaplanmalıdır.

| | |
|---------------------|---------|
| 1. 0 nüfus için | 0. 4 ha |
| 50. 000 nüfus için | 20 ha |
| 100. 000 nüfus için | 40 ha |

Sahaya ihtiyaç vardır (Bayraktar, 1973).

g) Tarım Alanları:

Tarım alanlarının kentlerdeki fonksiyonları:

- Üretim fonksiyonu
- Rezerv alan fonksiyonu
- Dengeleme alan fonksiyonudur (Gönenç, 2005).

Tarımsal alanların kent içi ve yakın çevresinde bulunmalarının üretim fonksiyonu yönünden yararları şunlardır:

Kent halkının taze sebze, meyve ihtiyaçları kısa zamanda ve ekonomik olarak giderilebilmekte, taşıma masraflarından ekonomi sağlanmakta, zamandan da tasarruf sağlanmaktadır.

Kent içinde kalan tarımsal alanların, üretim açısından ekonomiye olan katkılarının, kentsel alan olmalarından kaynaklanacak kullanımların, katkılarının çok altında kalması halinde, bu alanlar rekreasyon, yerleşim, turizm, estetik ve ticari amaçlı kentsel kullanımlara tahsis edilebilecek rezerv alanlar olarak büyük önem taşımaktadırlar. (Anonim,1997).

Tarımsal alanlar sakin görünüşleri, pastel tonlarıyla estetik bir yapıya sahiptirler. Tarımsal üretimde, özellikle bitkilerin kullanılması, kent içinde arzu edilen bir durumdur. Böylelikle kent fiziksel yapısına organik elemanlar olarak, bitki, hayvan, toprak ve suyun doğrudan katılımı, içten ve dıştan fonksiyonel bir yeşil doku oluşturularak, kentte aralarında fiziksel kopukluk olan alanları uyumlu bir şekilde birbirine bağlamaktadır. Özellikle yapı yoğunluğunun yatay ve dikey yönde artmasıyla oluşan iki boyutlu etkinin, geniş aralıklarla üç boyutlu hale gelmesinde olduğu kadar, kent insanının yapı ve araç yoğunluğundan kurtulabileceği ve doğaya olan özlemini giderebileceği alanlar olarak önemli bir rol oynamaktadır (Gönenç, 2005).

Sağlıksız kentleşme, tarımsal alanları da olumsuz yönde etkilemiştir. Kent içi ve yakın çevresindeki tarımsal alanlar, arsa spekülasyonu nedeniyle kentsel alan haline gelmektedir. Ayrıca kentlerde, endüstrinin

düzensiz yer seçimi de tarımsal alanların amaç dışı kullanımında etkili olmaktadır.

Tarım arazilerinin amaç dışı kullanımına neden olan diğer faktörler; kentsel altyapı, karayolları, barajlar gibi büyük boyutlu kamusal yatırımlar, turizm ve bunun yanı sıra planlama hataları ve toprak politikalarının uygulanamamasıdır.(Anonim, 1997)

Tarım arazilerinin kentsel kullanımlarla yok olması, kent içi ve yakın çevresi, merkez olmak üzere tüm sistemdeki dengeyi etkilemekte, ekolojik açıdan olumsuzlukların görülmesine neden olmaktadır. Tarımsal alanların, kentsel kullanımlarla yok olması yanında, kentlerde mevcut bulunan endüstriyel ve kentsel kullanışlar sonucunda ortaya çıkan toprak, su, hava, kirlilikleri de tarımsal alanlardaki üretimleri etkilemektedir. Buna kent içi ve yakın çevresindeki tarımsal alanlarda, artan oranlarda gübre ve pestisid kullanımı ve makineleşmiş tarım uygulaması eklenince, tarımsal üretimde bir takım artışlar görülmekle beraber, kentsel ekosistem üzerindeki baskılar daha da artmaktadır. (Gönenç, 2005).

2.1.4. Alan Kullanım Kararları

Kentte her kullanım alanı için bir yer ayrılmıştır, her kullanım kendine ayrılan yere gitmelidir. Alan kullanım kararlarını en net biçimde, bu ilke doğrultusunda verilen kararlar olarak nitelendirebiliriz.

Dünyadaki tüm aktiviteler, insanların daha refah yaşamaları için gerçekleştirilmektedir. Önemli olan aktivitelerin özellikleriyle beraber, kullanıldıkları yerlerin özelliklerinin de dikkate alınarak planlı bir şekilde kullanılmalıdır. Araziler, en uygun kullanımlarına göre değerlendirilmelidir.

Bugün insanoğlu, tüm planlama çalışmalarında bir bölgeyi ya da birimi, onun en uygun kullanımına göre değerlendirmek, insan ve diğer canlı, cansız varlıklar arasında ölçü ve fonksiyon açısından uyumlu ve

dengeli ilişkiler kurabilecek anlaşma zonları oluşturmak, devamlı olarak değişen ve gelişen ihtiyaçlara cevap verebilecek elastiki faaliyet programları hazırlamak, uygulamak ve denetlemek gibi, fonksiyonları çok yönlü ve bir arada düşünmek zorundadır. Tüm bu faaliyetlerin, ekosistem öğelerinin sağlığının ve sürekliliğinin devam ettirilerek geliştirilmesi, teknolojik ürünlerde sadece kar ve zararı değil, ekosistem ve ekolojik dengenin korunması; insan faaliyet ve isteklerinin, dünyanın diğer canlılarından mutlak bir üstünlük içinde görülmeden uygulanması ve denetlenmesi gerekmektedir.

Günümüzde karşılaşılan sorunların hemen hepsinin temelinde yatan gerçek, insanoğlunun elindeki olağanüstü teknik, materyal ve ekipmana rağmen arazilerin karakterlerine uygun kullanılmadığıdır. İnsanoğlu sahip olduklarıyla kendisi için en ekonomik, fonksiyonel ve estetik çevreyi oluşturabilecek kapasitededir. Bunun için izlenecek yol, doğal, ekonomik çevre planlamalarının yapılması ve buna paralel olarak sürekli ve düzenli bir gelişme için koruma tedbirlerinin alınmasıdır. Bugün arazi kullanım planları bu amaçtan yola çıkılarak yapılmaktadır. Böylelikle gerek kaynak kullanımı gerek kullanılan kaynaklardan optimum yarar elde edilmesi ve gerekse kullanım yoğunlukları açısından, doğruya yakın kararların alınması sağlanabilmektedir.

Arazi kullanım planlamasında izlenen yol, tüm planlama çalışmalarında olduğu gibi, şu şekildedir:

- Sorunların tanımlanması
- Amaçların saptanması
- Amaçlardan gerçekleştirilebilecek yol ve yöntemlerin bulunması
- Planların yapılması
- Araçların tespiti

- Uygulama
- Denetim

Arazi değerlendirmede kullanılan prensip ve metodlar:

- Arazinin elverişliliği, kullanılma amacına göre değerlendirilip, sınıflandırılmalıdır
- Değerlendirmede her arazi tipi için kullanım durumuna göre kar ve zarar hesapları yapılmalıdır.
- Çok yönlü bir yaklaşım olmalıdır.
- Herhangi bir bölgedeki arazinin değerlendirilmesi oradaki sosyal, fiziksel ve ekonomik ölçütlere göre yapılmalıdır
- Elverişlilik, devamlılık esasına göre tespit edilmelidir
- Değerlendirme, aynı arazinin birden çok kullanım imkanlarının karşılaştırılmasına göre yapılmalıdır.

Arazi kullanım planları dikkate alınmadan yapılan arazi kullanımlarında, üretilmesi kıt bir kaynak olan topraklar kaybedilmekte, değerli tarım arazileri, karayolu, kentsel ve endüstriyel kullanımlar, turistik yerleşmeler vb. faaliyetler nedeniyle yok olmaktadır.

Arazi kullanım planlamasının en önemli hedefi, genel anlamıyla, toprak kullanımı ve bu kullanımın, ülke ekonomisine en büyük katkıyı sağlayabilecek şekilde yönlendirilmesidir. Yani amaç ne sadece tarım topraklarının korunması ne sadece çevre sorunları, ne sadece kıyıların korunması ne de sadece sanayiye uygun alanların açılması değil amaç bunların tamamıdır. Tüm arazinin en uygun kullanıma göre kombine edilerek birbirlerine ve ulusal ekonomiye zarar getirmeyecek şekilde düzenlenmeleridir (Gönenç, 2005).

Arazi kullanım planlamalarının amacı doğal kaynakların, fonksiyonel bir şekilde, bozulup israf edilmeden optimum ve en uzun sürede

korunması, bakımı ve geliştirilmesidir. Doğal, sosyal ve kültürel olmak üzere bütün kaynakların planlı bir şekilde kullanılması hedef olarak benimsenmiş bulunmaktadır. Bunlara ilişkin çeşitli planlama sektörleri oluşturulmuş ve bunlar arasında ekolojik veya peyzaj planlama ayrıca bir önem kazanmıştır.

Alan kullanım kararlarında peyzaj planıcısının izlediği süreç:

- Sorun saptama
- Planlama alanının ekolojik yönden şimdiki kullanım durumunun saptanması
- Planlama alanının analizi ve tanınması
- Ve değerlendirme (Köseoğlu, 1981).

Olmak üzere peyzaj ekolojisi araştırma ve haritalama çalışmaları gelebilmektedir.

Çevre planlama içinde, alanda peyzaj faktörlerinin nitelik ve nicelikleriyle saptanması, karşılıklı ilişkilerin analizi, tanınması ile alanın bu ilişkilere göre değerlendirilmesi peyzaj planlamanın temel bölümü olup, tamamıyla peyzaj ekolojisi çalışması dahilinde bulunmaktadır.

Planlama alanın şimdiki durumunun saptanması, sürecin ilk aşaması olup, bu aşamada planlama alanının araştırma sırasında kaynak kullanım biçimiyle, bu kullanımın peyzaj üzerine etkisiyle, bu etkilere karşı peyzajın etkilenmesi saptanmaktadır. Bunun için uzaktan algılama, GIS kaynaklı hava fotoğraflarından yararlanılmakta veya doğrudan doğruya arazi gözlemleri sırasında topoğrafik haritalar üzerine işlenmektedir.

Peyzaj analizi aşamasında, araştırma alanını etkileyen peyzaj faktörlerini saptama ve sınıflandırma ile bunların etkilerini nitelik ve nicelik olarak ölçme çalışmalarını kapsamaktadır. Bunun için önce araştırma alanında konuyla ilgili araştırmalar derlenip toparlanmakta ve

araştırma yöntemi ana hatlarıyla saptanmaktadır. Daha sonra araştırmanın kesin olarak amacı, yöntemi ve programını hazırlamak üzere bir ön arazi çalışması yapılmaktadır. Bu program çerçevesinde daha önce yapılmış çeşitli araştırmalar büroda ve arazide ölçümler ve bunlara göre araştırma alanının ekolojik bölümlere ayrılmasıyla peyzaj analizi tamamlanmaktadır.

Peyzaj faktörleri genel olarak: abiyotik (fiziksel ve cansız) ve biyotik (canlı) olmak üzere iki grupta toplansa da daha özele inildiğinde araştırma alanını etkileyen faktörler şu şekilde belirtilmiştir:

1) Fiziksel Faktörler

a) Rölyef

- Topoğrafik yapı
- En son morfordinamik durumuyla morfolojik haritalar
- Morfogenetik Haritalar

b) Toprak ve yüzeye yakın altyapı

- Jeolojik haritalar
- Toprak haritası
- Toprak kıymeti haritası
- Tarımsal haritalar ve ormancılık açısından amenajman ve arazi tasnif haritaları

c) Su

- Yüzeysel sular ve havzalar haritası
- Taşkın havzaları haritası
- Yer altı su seviyesi haritası

d) İklim

- Güneşleme durumu haritası

- Don tehlikesi zonları haritası
- Kar erime durumu haritası
- Fenoloji haritası
- Klimatolojik veriler haritası(yağış, sıcaklık...vs)

2) Biyotik Faktörler

a) Bitki örtüsü

- Güncel doğal bitki örtüsü haritası
- Güncel doğal bitki örtüsünün jenerasyon potansiyeli haritası
- Bitki sosyolojisi tespitlerine ilişkin çizelgeler

b) Hayvanlar alemi

- Hayvan tür ve grupları haritası
- Hayvan biyotop haritası

c) Arazi kullanım haritaları

- Orman ve tarımsal kullanımlar haritası
- Münavebe haritası
- Çayırların kesim sıklığı haritası
- Tarım ve orman kullanımına ilişkin veriler
- Ulaşım ağı haritası
- Endüstriyel yerleşim haritası
- Konutsal yerleşim haritası

4) Koruma bölgeleri ve objeler

- Doğal ve kültürel anıtlar haritası
- Korunması gereken doğal ve kültürel alanlar

- Ekolojik bakımdan önemli biyotoplar haritası (Köseoğlu, 1981).

Peyzajın tanılanması, her peyzaj birimi veya plankare ve bütün araştırma alanında bütün faktörlerin karşılıklı uygunluk durumu saptanmasıdır. Bu etkileşim dört bölümde toplanmaktadır.

- 1) Doğal faktörlerin kullanım formları için uygunluğu
- 2) Kullanım formlarının peyzaj faktörleri üzerine etkisi
- 3) Kullanım formlarının karşılıklı etkileşimi
- 4) Kullanım formunun diğer kullanım formu üzerindeki etkilerinin yarattığı sonuçlar

Son aşama peyzaj birimlerinin (ekosistem, ekotop...vs) ekolojik yönden değerlendirilmesidir. Bu aşama her birim alanda ve bütününde peyzaj faktörlerinin karşılıklı etkileşim ve duyarlılığına göre her kullanımın ayrı ayrı uygunluk durumu belirlenmektedir. Gerçekten bir peyzaj faktörü bir kullanım için gayet iyi olabilir. Buna karşılık bir peyzaj faktörü için aynı kullanım uygun olmayabilir.

Değerlendirme, analiz ve tanılama evresinde elde edilen veri, ölçüt ve bunlara ait niteliklerin yardımıyla, amaç doğrultusunda yapılmaktadır. Bu aşamada, mekan birimi, büyüklüğü önemli olmaktadır. Bununla birlikte daha başka faktörler de göz önünde tutularak değerlendirme yöntemi seçilmektedir (Köseoğlu, 1981).

2.1.5. Ekolojik Planlama ve Kentler

Uzun yıllar halkın ilgisini çekmeyen ve bilim dünyasında genellikle geri planda kalan ekoloji, 20. yy'ın sonlarına doğru nüfus patlaması, besin kıtlığı, çevre kirliliği gibi sorunların etkisiyle çok önemli bilim dallarından biri olarak öne çıkmıştır (Gönenç, 2005). Ve bu noktadan itibaren; alınan

kararlarda ve yapılan uygulamalarda; yaşanabilir mekanlar için 'ekolojik planlama' kavramı ortaya çıkmıştır.

Çevre koruma, kullanımı, geliştirilmesi ve onarımının ilk ana uğraşısı olarak nitelendirilen ekolojik planlama, ekolojik yönden kaynak değerlendirilmesine ilişkin planlamadır. Uğraşları, ekolojik yasalar çerçevesinde kaynakların geliştirilmesi, korunması ve bozulanların yeniden onarım ve bakımındır. Bu nedenle peyzaj mimarlığının temel uğraşısı eş anlamı peyzaj planlama olan ekolojik planlamadır (Köseoğlu, 1979).

Alan kullanım kararlarının üretilmesinde ekolojik yaklaşım bugün artık genel kabul görmüş bir yaklaşımdır. Planlamada ekolojik yaklaşımın temeli, 1960'larda ortaya çıkan, 1980'lere kadar çevresel kaygı, 1980 sonrası ise buna ek olarak 'yaşam kalitesi ve sürdürülebilirlik' kavramlarını gündeme getiren gelişim ve değişimlerdir. Kaynakların hızla tükenmesi, insan aktivitelerinin etkilerinin artık yatayda kutuplara ulaşması, dikeyde ise atmosferin dışına taşmış olması 'doğaya dönüşü' onun istek ve gereksinimlerine göre hareket etmeyi, onu korumayı ve geliştirmeyi zorunlu hale getirmiştir. Sosyo-kültürel açıdan doğayla karşılıklı uyum içinde yaşama, bireysel, toplumsal, bölgesel, ulusal, uluslararası ve küresel kademeleri olan ancak birbirini tamamlayan eylemler bütünüdür. Teorik olarak, bir bütünün her bir parçasının istek ve gereksinimleri karşılanırken doğaya ve onun elemanlarına zarar vermemek (sıfır zararlı etki) uyum içinde yaşamaktır. Doğal çevre üzerine zararlı ya da yaralı olacak etkileri saptayabilmek ancak doğanın 'nasıl çalıştığını' ve her bir elemanına düşen görevin ne olduğunu çözümlemekle olasıdır.

Başlangıçta çevresel sorunların üstesinden gelmede teknolojiyen yararlanmış ancak bu durum sorunu lokal ölçekten global ölçeğe taşımıştır. Örneğin sanayi bölgelerinde hava kirliliğini önlemek amacıyla yüksek bacaların kullanımı kirleticileri daha uzak mesafelere taşımıştır.

Benzer sorunlar sanayileşme ile birlikte genişleyen kentsel yerleşim alanlarında da kendisini göstermiştir. 1952 yılında yaşanan ve binlerce insanın ölümüne yol açan Londra felaketi yaygın olarak bilinen örneklerdendir. Londra kenti yerleşim yeri ve hava özellikleri artan yakıt kullanımıyla bir felaketi beraberinde getirmiştir. Yine önceleri bir ‘doğal felaket’ olarak bilinen depremin oluşma riskinin insan faaliyetleriyle artış gösterebileceği bugün bilinen bir gerçektir. Baraj doldurma ve boşaltma eylemleri sismik hareketlere yol açabilmektedir. Benzer şekilde yer altı sularının kendini besleme kapasitesinin üzerinde kullanımı vadi yamaçlarında azalan basınç nedeniyle çökme ve heyelan riskini arttırmaktadır. Daha örnekleri arttırılabilecek bu tür olaylar planlamaya yeni bir boyut kazandırmıştır. Doğayla dengeli ve uyumlu planlama ile, diğer bir deyişle ekolojik temele dayalı planlama ile yaşama ortamlarındaki çevresel sorunların en aza indirilebileceği ve üretilen kararların uzun sürede etkin olacağı anlaşılmıştır.

Örneğin kentsel alanlarda açık ve yeşil alanlar için yer aramaya gerek yoktur, onlar gerçekte olmaları gerektiği yerdedirler. Ekolojik planlama yaklaşımı bu yerleri ortaya çıkartır ve kent dışı alanla kent içi alanı birbirleriyle ilişkilendirir. Doğada kentsel ve kırsal alan diye bir ayırım yoktur ve hiçbir sistem birbirinden izole değildir. Kentsel alanlar çevrelerinden kopartıldıklarında ekolojik fonksiyonlar da parçalanmış olur ve bunun sonuçları karşımıza çevre sorunu olarak çıkar. Doğal süreçlerin kent içinde devamlılığını sağlayacak alanlar ekolojik bir ağ oluşturur ki bu alanlar açık ve yeşil alan sisteminin önemli parçalarını oluşturur. Bu bağlamda, görsel, rekreasyonel ve estetik kaygıların yanı sıra açık ve yeşil alanların ekolojik fonksiyonları yer seçiminde temel kriterdir denilebilir.

Ekolojik planlama yaklaşımı ekolojik sistem analizini zorunlu kılar. Bir ekosistemin analizi ise o sistemin formunu ve fonksiyonunu belirleyen temel ekolojik süreçlerin, organizmaların kolonizasyonunun deseninin ve aynı zamanda lokal müdahalelerin analizini gerektirir. Bu analizlerin

arasında, günümüzde planlamaya bir değerlendirme kriteri olarak en az yansıyanı (hatta hiç yansımadığını söylemek yanlış olmayacaktır) ekolojik süreçlerdir. Gerçekte bu süreçlerin oluşumunda ve devamlılığında rol alan faktörler, korunması, geliştirilmesi ve onarılması gerekli peyzajları belirler. Bu alanlar ekolojik anlamda koruma değeri yüksek alanları oluşturmaktadır. Örneğin bir kıyı sistemi açısından, kıyı oluşumunu belirleyen önemli süreçler dalga hareketliliği ve akarsular yoluyla sedimentasyondur. Kıyı mühendisliği yapıları ise bu süreçleri etkileyebilir ve bu müdahalelerden kaynaklanacak aşınma ve depolama olayları kıyı morfolojisini değiştirerek kumsal oluşumunu önleyebilir ya da kıyının genişlemesine sebep olabilir.

Ekolojik yaklaşımın bir diğer özelliği, bir alanın herhangi bir kullanım karşısındaki taşıma kapasitesini ortaya koymasıdır. Taşıma kapasitesi bir alanın doğal ortamın sürekliliğine zarar vermeden taşıyabileceği en fazla kişi, konut, yaban yaşamı sayısı ya da bir kullanım tipine ilişkin mekan büyüklüğü olarak tanımlanabilir. Örneğin bir su havzasında yerleşilebilir alan yüzdesi o alanın taşıma kapasitesini verir.

Diğer taraftan doğal ortamın dinamizmi ve değişimi planlamaya da süreklilik kazandırmış, böylece planlama ve yönetim kavramlarının ilişkilendirilmesini beraberinde getirmiştir. Plan kararlarının etkinliğinin yönetim sistemleri ve programları ile sağlanabileceği anlaşılmıştır. Bu yönetim programlarında da ekolojik yaklaşım esas olmalıdır. (Anonim, 2003b).

Bozulan kent ortamlarında sorunlara çözüm amacıyla, özellikle üniversitelerin liderliğinde ekolojik planlama esasına dayanan çalışmalar yapılmaktadır. Hanover Üniversitesi Bölge Planlama ve Bölge Bilimi Araştırma Enstitüsü, Stuttgart Üniversitesi İşlem Mühendisliği ve Buhar Üretim Enstitüsü ile Dokuz Eylül ve Ege Üniversitesinin işbirliğinde

hazırlanan ‘İzmir’de Hava Kalitesi ve Kent Gelişimi’ isimli çalışma bu esasa dayanan çalışmalardan birisidir.

Disiplinlerarası hazırlanan bu bilimsel projenin amacı, İzmir kenti için kullanım alanlarının mevcut hava kirliliği nedeniyle belirli fonksiyonlara (özellikle, konut, ticaret ve küçük sanatlar/ sanayi) uygunluğu bakımından kentsel planlama hedeflerinin değerlendirilmesi ile çevre ve hava kalitesinin esaslı olarak iyileştirilmesine yönelik uygulanabilirlik ve önceden önlem alınabilirlik kavramlarının geliştirilmesidir. Ana emisyon kaynakları saptanmış ve İzmir’in gelecekteki hava kirliliğine ilişkin 2010 yılı kestirimleri gerçekleştirilmiştir. Gelecekteki mekansal planlamalar ve emisyon azaltıcı önlemler için baz teşkil eden ve bölgeleri özel kategorilere ayıran bir değerlendirme yöntemi gerçekleştirilmiştir. Ayrıca bu çalışma gerçekleştirilirken toplumsal grupların planlama sürecine zamanında katılımının gerekliliği üzerinde durulmuştur (Barth ve ark., 2000)

Bir diğer örnek çalışma ise, Avrupa Komisyonu’nun desteklediği CIHEAM, İtalya Bari Politeknik Üniversitesi ile Ege Üniversitesi Çevre Sorunları Uygulama ve Araştırma Merkezi işbirliğiyle hazırlanan ‘Akdeniz Bölgesi’nde Tarım ve Kentleşme: Toprak ve Suyun Sürdürülebilir Kullanımı İçin Etkili Politikalar’ isimli projede; kıyı alanlarında yaşanan sorunlara çözüm olanakları bulmak amacıyla çalışmalar yapılmıştır. Bu proje kapsamında düzenlenen ‘Akdeniz Bölgesinde Kıyı Alan Yönetimi’ isimli toplantıda, özellikle antropojenik etkilenmeden kaynaklanan problemlerden kıyı alanlarında yapılaşma, ulaşım, ziraat, ticaret, endüstri, balıkçılık ve kitle turizminden oluşan problemlere çözüm bulmak amacıyla, yerel yönetimlerin, sivil toplum örgütlerinin katılımıyla; birlikte sorunların belirlenmesi ve bunlara çözüm amacıyla çalışmalar yapılmıştır.

Bir başka çalışma ise, FAO tarafından desteklenen Ege Üniversitesi Çevre Sorunları Uygulama ve Araştırma Merkezi’nin liderliğinde

gerçekleşen ‘Kent Habitatu’nun İyileştirilmesi: İzmir Karşıyaka Belediyesi Kent Habitatu’nun İyileştirilmesi’ isimli proje gerçekleştirilmiştir. Bu projede ise çarpık kentleşme olgusuna sahip olan Karşıyaka’da açık-yeşil alan dokusuyla, yerleşim dokusu arasındaki dengesizliğe dikkat çekilerek, kentli gibi yaşayabilmede dünya standartları göz önünde tutularak, geleceğe yönelik yorum, öneri ve uygulamalı proje örnekleri üretilmiştir, benzer çalışmalara yön verecek model bir çalışma oluşturulmaya çalışılmıştır (Yiğiter, 2001).

2.2. Türkiye’de Kent Planlamasının Gelişimi

Her ülkede olduğu gibi Türkiye’de de kentleşme ve planlama, ülkenin genel siyasal ve sosyo-ekonomik dönüşüm süreciyle birlikte ve eşgüdüm halinde çevrildi. Osmanlı ekonomisinin dünya kapitalizmiyle eklenmeye başlaması ve dolayısıyla yeni ticari ilişkilerin ortaya çıkması, Türkiye’de kentleşme ve kentleşmeye bağlı sorunların ortaya çıkmasına neden oldu.

Bu sürecin kentleşme üzerindeki en temel etkileri, yeni kentsel kullanışların, özellikle bankalar, sigorta kurumları ve yeni resmi kurumları bünyesinde barındıran ve geleneksel olmayan ticaret merkezlerinin ortaya çıkmasıdır. Konut alanlarında da sınıfsal tabanlı bir farklılaşmanın gözlemlenmeye başlaması bu döneme rastlar ve bu değişim banliyöleşme gibi yeni büyüme örüntülerini ortaya çıkarır. Kentsel arazi kullanış biçiminin değişmeye başlaması, yeni altyapı ve ulaşım olanaklarının gelişmesini de olumlu etkiler.

Ancak Cumhuriyet’ in ilan edilmesiyle yeni bir yasal ve kurumsal çerçevede radikal bir çağdaşlaşma projesinin hayata geçirilme hedefi, kentleşmenin nicel ve nitel özelliklerini değiştirdi. Aslında bu dönem genel itibarıyla kentleşme hızının düşük olduğu bir dönemdir. 1929 Büyük Bunalımı ve dış kaynak bulmanın güçleşmesi, 1930’lardan itibaren

devletçilik ve otarşik bir planlı kalkınma modelinin benimsenmesini gerektirdi, bu model çerçevesinde 1933 yılında beş yıllık bir plan hazırlanarak, sanayileşme temel hedef olarak benimsendi.

Ülke genelinde kırsal kalkınmanın en yoğun olduğu dönemde kent planlama, 1930 yılında çıkartılan Belediye Kanunu' yla tüm belediyeler için zorunlu bir işlev alanı olarak tanımlandı. Ankara' da başlatılan planlama ve imar hareketi tüm ülkeye yayılmaya çalışılırken, benimsenen temel yaklaşım 'güzel kent' anlayışı oldu. Bu anlayış temelde, var olan kent dokularına çok fazla dikkat etmeden bütüncül ve modernist bir bakış açısıyla 'bahçeli evler' düzeninin tüm kentte ve gelişme alanlarında uygulanmasına dayanıyor. Ancak irili ufaklı birçok kent için hazırlanan bu planlar, mevcut kentsel yapılara uyum sağlayamamaları, dönemin şehircilik anlayışının bir sonucu olarak estetik kaygıların ağırlıklı olmaları ve ekonomik ölçütlere ve uygulama sorunlarına yanıt verememelerinden dolayı eleştirilere neden olarak, sınırlı kaynaklar nedeniyle yalnızca yeni gelişme alanlarında kısmen gerçekleştirilebildiler.

İkinci Dünya Savaşı'na kadar Türkiye'deki kentleşme süreçlerini yönlendiren bu planlama yaklaşımı, bu dönemle birlikte radikal bir biçimde değişmeye başladı. Savaşın ardından Avrupa ve Amerika ekonomik bir yeniden yapılanma sürecine girdi, bu ekonomik yeniden yapılanmayı insan haklarına saygılı bir demokrasi ve refah devletiyle tamamlamaya çalıştı. Bu değişimlerin Türkiye'de en temel politik yansıması, tek partili dönemden çok partili döneme geçiş oldu. Siyasal açıdan yaşanan liberalleşme süreciyle birlikte mekansal stratejilerde de önemli değişimler oldu. En temel makro mekansal strateji değişikliği, demiryoluna dayalı ulaşım ve gelişim politikalarının terk edilerek, karayoluna geçişin başlaması. Ayrıca Marshall yardımının doğal bir sonucu olarak, tarımda hızlı makineleşmenin gerçekleşmesi, kırdan ciddi nüfus kopmaları, hızlı kentleşmenin tüm kentlere yayılmaya başlamasıyla yeni kentleşme sorunları gündeme geldi. Her ne kadar 1928'lerden sonra

Ankara’da görülmeye başlansa da, gecekondunun ülke gündemine girmesi bu dönemde oldu. Bununla birlikte, Cumhuriyetin ilk dönemlerinde kenti bir bütün olarak ele alan kent planlama yaklaşımı, yerini tekil imar operasyonlarına bıraktı. Bu durumda kentler, geleneksel-modern eksenli katı bir ikili yapı kazandı. Yapılan planlama çalışmalarını yönlendiren yaklaşım, kapsamlı planlama oldu. Bu planlama yaklaşımı, salt fiziksel biçimleniş üzerinde durmak yerine, çok yönlü ve çok kapsamlı araştırmalara yer veren, sosyal ve ekonomik değişkenleri dikkate almaya çalışan ve kuramsal kökenlerini akılcılıktan alan bir yaklaşım. Eski planlama yaklaşımının büyüme konusunda yetersiz kalması, bu yaklaşıma geçişi hızlandırdı ve kolaylaştırdı. Ancak tüm bunlara karşın bu planlama anlayışı da, hızlı dönüşümü tam anlamıyla kontrol altına alabilen, parçacı müdahalelere izin vermeyen ve esnek olmayan bir planlama yaklaşımı.

1961 anayasası yeni bir dönemin başlangıcı oldu. Sosyal devlet anlayışı gündeme geldi ve sol bakış açısı politika arenasına girdi. Bu, Cumhuriyet’ in ilk zamanlarından sonra, planlamanın en ciddi biçimde kurumsallaştığı dönem. Buna göre, Devlet Planlama Teşkilatı kuruldu, beş yıllık kalkınma planları yeniden gündeme geldi. Kırsal kesimin desteklenmesi ve dış göçler, kentleşmenin artış hızını görece olarak yavaşlattı, kentleşmenin yarattığı sorunlar nitelik değiştirmeye başladı. Otomobil kullanımının yaygınlaşması, değişen ekonomik ilişkiler metropoliten kent olgusunu ortaya çıkarırken, kente yeni gelenlerde kentsel bütünleşme problemi yaşanmaya başladı. Katılımcı plan hedeflerini gerçekleştirmek adına büyük kentlerde Nazım Plan Büroları kuruldu, planlama eylemi bu sayede daha kontrollü bir hale getirilmeye çalışıldı.

Kontrolsüz biçimde büyüyen kentler, sürekli olarak yaşam kalitelerini düşürücü sonuçlar doğurmaya, küçük üretim faaliyetleri merkezi iş alanları çevresinde yoğunlaşmaya başladı, bu süreçlerin yarattığı olumsuz sonuçlar, kent dışında kurulan organize sanayi bölgeleri, küçük sanayi siteleriyle üretim alanında, kooperatif yoluyla konut alanında

aşılmaya çalışıldı. Kentlerin büyük parçalar halinde büyümesi, kentsel ulaşım meselesinin ve toplu taşıma politikalarının önemini arttırdı, buna bağımlı olarak yaya bölgeleri oluşturma ve kentsel canlandırma projeleri gündeme geldi. Bir parselde çok sahipli yapıların yapılmasına olanak veren kat mülkiyeti yasası, apartmanlaşma, kentsel boşlukların dolması ve düşey yoğunlukların artması anlamına geldi. Gecekondu Yasası'yla da gecekondu olgusu yasal olarak tanınarak, gerçekleştirilen imar aflarıyla gecekondu alanları ranta dayalı bir yatırım aracı haline geldi.

1980'le birlikte temel hedefi küresel ekonomiye eklemlenmek olan dışa açık büyüme, ekonomi politikalarını değiştirdi. Demografik yapıda ve kentleşmede doygunluğa erişilmesi, kent planlarında da beklenenleri değiştirdi. Gecekondu alanları dönüşmeye başladı, toplu konut önemli bir üretim süreci haline geldi. 1984 yılında çıkarılan İmar Yasası'ysa bir paradigma değişikliği önermedi ve köktenci olmayan, piyasanın kendi parçacı kontrol düzeneklerini öngören bir planlama paradigmasına devam edildi.

Günümüzde Türkiye mekansal planlama sistemi, imarı temel alan bir yasal çerçeve içerisinde tanımlanmakta. Ancak, dünyada olduğu gibi Türkiye'de de kentleşme gündemi, imar sorunsalından öte kapsam ve içerikte, çok boyutlu bir yapıda karşımıza çıkıyor. Bu nedenle, mevcut imar sistemimizin bugünün çağdaş kentleşme dinamiğine yeterli yanıt veremediği, planlama yazınında yine kabul gören bir saptama (Anonim, 2002a).

2.2.1. Kente ve Kentleşmeye Yönelik Hukuki ve İdari Yapı

Şehir planları yerleşmelere bir düzen getirmek amacıyla hazırlanır. İmar kararları idarenin düzenleyici birer işlevi olup hukuki dayanaklarını kanunlardan alırlar. Yasal kurallar hiyerarşisinin en üstünde bulunan anayasamız, zaman içinde değişen kurallar getirmiştir.

Türkiye’de ilk kent düzenlemesi düşüncesi Atatürk’ün direktifleri ile 1928 yılında çıkarılan “ Ankara İmar Müdürlüğü’nün Kuruluş ve Görevleri ”ni tanzim eden 1351 sayılı yasa ile olmuştur.

1930 yılında 1580 sayılı “ Belediyeler Yasası” ile bütün belediyelere imar planı hazırlatma mecburiyeti getirilmiş ve kent çevresi ile bu plan belediyenin kontrolüne bağlanmıştır.

1948 yılında ise 5228 sayılı “ Bina Yapımı Teşvik Yasası” ile belediyelere, ucuz bedelle arsa sağlamak ve bu arsaları belirlenecek koşullarla kişilere dağıtmak yetkisi verilmiştir. 1953 yılında 6188 sayılı “Bina Yapımını Teşvik ve İzinsiz Yapılar Hakkında Kanun” çıkartılarak belediyelere toplu, ucuz ve basit konutlar inşa etmek ve gecekondulara sahiplerine dağıtarak, izinsiz yapıları tasfiye etme yetkisi verilmiştir.

1956 yılında ise belediye sınırları içinde ve mücavir alanlarda planlama, yapılaşma, ruhsat kontrol konularını bütünüyle esaslara bağlayan 6785 sayılı İmar Kanunu yürürlüğe girmiştir. Bu suretle planlama ve yapılaşma esasları belirlenmiştir.

1958 yılında İmar ve İskan Bakanlığı, Türkiye’deki imar uygulamalarını düzenlemek ve uygulamakla yükümlü olarak kurulmuştur.

Son yıllarda ülkemiz her alanda olduğu gibi, fiziki yapılaşmanın da bir değişikliğe uğradığı aşikardır. Süratli nüfus artışı, köyden şehre akımın hızlanmasının sonucu olarak ortaya çıkan düzensiz şehirleşme, gecekondulaşma ve bunların yarattığı sorunlar ile bu sorunların temelde çözümü için, gerekli tedbirlerin alınması ihtiyacı, imar kanununda bugünün ve yarının ihtiyaçlarına cevap verebilecek köklü değişiklikler yapılmasını gerekli kılmıştır. Bu amaçla 9 Mayıs 1985 tarih 3194 sayılı İmar kanunu ile imar işlerine yeni düzenlemeler getirilmiştir. Yeni imar kanununun en önemli nitelikleri sırasıyla ,

- Planlamayı bir sisteme bağlamak

- Fiziki plan kademeleri ile sosyo-ekonomik baza dayalı kararları mekana yansıtmak
- Planlı ve plansız alanları bir bütün içinde ele almak
- Valilik ve belediyelerin plan üretimi ve uygulaması sürecinde etkinliklerini arttırmak, belediyelere ve valiliklere plan onama yetkisinin devri(desantralizasyon)
- İşlemleri basitleştirmek
- Ruhsat işlerini kolaylaştırmak

şeklinde özetlenebilir.

Bu kanunun dışında 8.3.1984 tarihinde yayınlanan 2981 sayılı kanun ve bu kanunu tadil eden 22.5.1986 tarihli 3290 sayılı kanun ile, 18.5.1987 tarihli 3366 sayılı kanunlar ile imar ve gecekondü mevzuatına aykırı yapılan yapılara yeni düzenlemeler getirilmiştir.

Sonuç olarak yeni imar mevzuatı ve belediye gelirleri yasası ile belediyelerimiz için yeni bir dönem başlamıştır. Bu yeni dönem bir yandan yerel yönetimlerin yetki ve sorumluluk alanını genişletmekte, gelirlerini arttırmakta, öte yandan yetki ve sorumlulukların kullanımında çeşitli çözüm arayışları ve alternatifler getirmektedir.

1980'li yıllardan başlayarak ülkemizde bazı yeni idari düzenlemelere gidilmiştir. Bakanlıkların reorganizasyonu ile başlatılan idari düzenlemenin amacı bürokrasinin işlerlik kazanması ve işlem sayısının azaltılmasıdır.13.12.1980 gün ve 180 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Bayındırlık Bakanlığı ile İmar ve İskan Bakanlığı birleştirilerek Bayındırlık ve İskan Bakanlığı haline getirilmiştir.

Yeniden düzenlenen ve sadeleştirilen merkez ve taşra teşkilatının etkinliği önemli ölçüde arttırılmıştır.

8.6.1984 tarihinde kabul edilen ve 18.6.1984 tarih ve 18435 sayılı Resmi Gazete'nin mükerrer sayısında yayınlanarak yürürlüğe giren 209 sayılı kanun hükmünde kararname ile Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın görevleri yeniden düzenlenerek yeni yetki ve görevler tanımlanmıştır (Ünal,1997).

Bugün Türkiye'de imar ve yapılaşma konularına ilişkin ilke ve esaslarını tanımlayan mevzuatın temelini oluşturan 3194 sayılı imar kanunu 1985 yılında yürürlüğe girmiştir. 3194 sayılı kanun, merkezden yerele yetki devri anlamında önemli değişiklikler içermekte ve yeni planlama kademeleri tanımlamakla birlikte, Türkiye'de ülkesel, bölgesel ve kentsel ölçeklerde, sosyo-ekonomik, sosyo-kültürel ve sosyo-mekansal değişim ve dönüşüm dinamiklerini ve süreçlerini doğru algılayan, gerek planlama ve gerekse yapılaşma konularında bu dinamikleri ve süreçleri yönlendiren/ denetleyen nitelikte ilke ve esaslar getirmemiştir.

Ayrıca 3194 sayılı imar kanununun imar mevzuatına aykırı kaçak yapılarla ilgili düzenlemeleri içeren 31. ve 32. maddeleri, uygulamadaki sorunları çözmekte etkin ve yeterli önlem ve yaptırımları içermemekte, dolaylı olarak kaçak yapılaşmayı teşvik ediyor görünmektedir.

İlki 1948 yılında Ankara kentinde yaşanan sorunları çözmek için çıkarılan 5218 sayılı yasadan başlayan ve bugüne kadar sayıları onu geçen imar affi yasaları, süreç içerisinde içerik ve kapsam olarak değişmiştir.

Önceleri sadece hazine arazilerinin işgal edenlere devrini öngören ve gecekonduluya tapu veren nitelikteki imar afları daha sonra bunun da ötesinde, gecekonduların alanlarına imar düzeni getirmek anlayışıyla düzenlenmiştir. Son olarak 1983 yılında çıkarılan 2805 sayılı İmar Affi Yasası 1984 yılında yürürlüğe giren 2981/ 3290/ 3366 sayılı yasalar ile sadece gecekondular değil, imar mevzuatına aykırı tüm yapı ve tesisler af kapsamına alınmıştır (Anonim, 2004b).

2.2.2. İmar Planlarının Arazi Kullanım Kararları Yönünden İrdelenmesi

İmar planları kentsel çevreyi özellikle mekan boyutuyla açıklayan tek yasal araçtır. İmar planları yalnız fiziksel değil, sosyo-ekonomik ve kültürel içerikli; yönetsel, hukuksal ve finansal tüm uygulama araçları ile politikaları belirlenmiş bir bütün olmalıdır. Planın üretim ve uygulama sürecinde tüm karar çevrelerinin koordineli çalışması, gerekli örgütlenmenin oluşturulması temel ilkedir.

‘Kent planlaması, ekonomik sosyal gelişmeyi demokratik yollarla, süregelen ekonomik düzen içinde gerçekleştirmeyi, adalet ve tam çalışma ilkesine bağlı, herkes için insanlık onuruna yaraşır düzeye ulaşmayı’ amaç edinen Kalkınma Planı’nın bir farklı ölçek ve boyuttaki doğal uzantısı olarak görülmelidir. Planlar, "Kamu ve özel girişimin yan yana bulunduğu; birbirine rakip ve biri diğerine engelleyici değil tamamlayıcı iki öge olduğu bir ekonomik düzen içinde" tanımlanmalıdır.

Türkiye’de kent planlaması ve uygulamasının,

- Mekanda doğru yer seçmeyen
- Kamunun donatımlı ve ucuz kentsel arsa sunmasını olanaksız kılıcı; bu nedenle düşük gelirlilerin kent bütününe katılabilmelerini engelleyici,
- Kamu ve bireyin, her türlü kaynak yetersizliğini birbirine karşı kullanmasını kışkırtıcı,
- Trafik güvenliğini ortadan kaldıracı,
- Morfolojik öğeleri, bitki örtüsü, akarsular vb. doğal kaynakları koruyup değerlendirmeyici,
- Alt yapıda negatif ekonomiler doğurucu,
- Artan maliyetler yüzünden uygulamayı geciktirici,

sorunları vardır. Oysa yukarıda özetle sıralanan kentsel sorunların en geneli; yerleşmelerin bugününü ve geleceğini sağlık, mutluluk ve gelişme açısından tanımlamaya yönelik en anlamlı çaba olan planlamanın istenildiği düzeyde üretilememesi ve uygulanamamasıdır.

Kent planlamasında, üzerinde alan kullanım kararlarının verildiği, temelde sınırlı ve kısıtlı olan "Kentsel Arsa", alt yapı, yapı ve imar hakları ile bir bütün olan toprak parçasıdır. Bu açıdan bakıldığında alan kullanımını direk toprak üzerindeki kullanım olarak ele aldığımızda şu saptamalar yapılabilmektedir:

- Toprak, bulunduğu mekandan taşınmaz ve genelde arttırılamaz bir kaynaktır. Bu arttırılamaz sınırlı kaynak, ancak yerleşmeler için "Kentsel Toprak"lara dönüştürülür. Doğal olarak bu dönüşümde de bir sınırlılık, kısıtlılık vardır.
- İnsan topluluklarının yer aldığı canlı bir ortam olan kentsel mekanın, daha geniş bir çevrenin parçası olarak ekoloji ve doğal denge içinde bulunması zorunluluğu çevrenin en önemli ögesi topraklar üzerindeki kullanım sınırlılığı ve kısıtlılığı getirir.
- Jeolojik, topoğrafik ve bitki örtüsü gibi çeşitli fiziksel koşullar da toprak sınırlılığı ve kısıtlılığını arttırır.
- Sosyo-ekonomik faaliyetlerle oluşan istem-sunu dengesinin kurulabilmesinde bu kısıtlılık ve sınırlılığın da payı vardır.
- Kentsel alan ve yakın çevresindeki toprakların süregelen kullanımına bağlı olarak taşıdığı değerler de, kullanışların değişmesi ve gelişmesi için sınırlılık ve kısıtlılık taşıyabilir.

Kentsel alandaki planlı gelişmede kamu yönetimi yönlendiricidir. Kendi uygulamalarında etkin olabilmesini öngören genel politikası, kentsel arsa politikasında da güçlü olmasını gerektirmektedir.

Özellikle, paranın satın alma gücünün düştüğü ‘sürekli enflasyon dönemlerinde, toprağa yatırılan paranın gerçek değerini en azından koruduğu veya toprağın değerleri kendisinde saklayan bir mal olduğu inancı ile toprağa karşı talebin (istemin) artması sonucu oluşan spekülasyonun getirdiği gelirlerin ulusal ekonomiyi geliştirici alanlara aktarılmadığı bilinmektedir.

Bunun yanı sıra, planlı gelişmenin ana aracı olan toprağın, planlarda öngörülen amaç için ve süresi içinde kullanılmaması da ulusal bir kayıptır.

Kentsel toprak politikaları içinde kentsel arsanın uygun kullanımının denetlenmesinin aracı planlardır. Kamu yönetiminin, planların ve kuralların uygulanması ve kentsel alanların geliştirilmesi için öne geçmesi; toplumu özendirici, sürükleyici, ona güven verici ve düzen getirici bir anlam taşır.

Kentsel sorunlar, yanlış planlamalar, uygulanamayan planlar ve plan dışı uygulamalar, bir başka anlatımla; Planlı-Plansız İkilemi içinde oluşmaktadır. Bu oluşumun temelinde şüphesiz kentsel toprak sorunları yatmaktadır.

Kamu yönetiminin, öncü ve etkin görevi ile ilgili olarak, kentsel toprak pazarına da düzenleyici olarak katılımı ve bu amaçla kentsel toprak edinmesi anlamlı olabilir. Önerilecek model içinde kamusal hizmetler için önceden toprak edinmenin fazla bir ağırlığı yoktur. Kentsel gelişmenin ve kent toprakları piyasasının düzenlenmesi için önceden toprak edinmesi konusu olduğunda;

- Bireysel mülkiyette kaldığı sürece getireceği vergilerle, toprakların kamu elinde korunması ve yönetimi ile ilgili harcamaların düzeyi karşılaştırılır.
- Önceden alınmış kamu topraklarının "gecekonda" türü bir bölüşüme uğrama olasılığı gözetilir.
- Konuya, sadece arsa alıp satmak biçiminde değil, bunun fiyat düzenlemedeki etkisi açısından da bakılır.
- Kamu yönetimi önceden aldığı toprağı planlı ve hatta altyapılı olarak satarken bazı kısıtlamalar, örneğin uygulama zorunluluğu, sınırlı uygulama süresi vb. önlemler getirilir.
- Servis (donatım) maliyetinin düşük olabileceği yerlerde yerleşim ve gelişimi özendirici, yüksek kent maliyetini önleyici seçmeler yapılır; özel pazarın arazi kullanma eğilimlerinin planı zorlayıcı boyutları azalır. Plan bireysel sistemleri de belirli ölçüde koruyacağına göre bilinçli bir dengenin egemen olması sağlanır.

Kamu teknik ve sosyal altyapıyı ve yürütmeyi yükümlenmekte, fakat piyasa güçleri gereği bağımsız kalamamaktadır. Kenti ileriye dönük tanımlamaya çalışan planlama ise, kent toprakları üzerindeki mülkiyet olgusundan etkilenmekte; giderek mülkiyeti ön planda tutan planlama anlayışı egemen olmaktadır. Bir başka anlatımla, bireysel mülkiyetin rantını geliştirmek tek hedef gibi görülmektedir. Uygulanabilir, gerçekçi plan yapma kurgusunun gerisinde, sürekli olarak bugünün toprak mülkiyeti niteliğinin bu yönlendiriciliği sezilmektedir.

Bireysel bir mülkiyeti gözetilen bir planlama, çoğu kez ister istemez,

- Kentin bölgesi ve çevresi ile ilişkisini tanımlayan nazım plan kararlarının amaç ve hedeflerini saptırmaktadır.

- Sosyo-ekonomik verilere göre, uygun yoğunluk ve büyüklük belirleyememekte; kaynakları ve çevresel değerleri koruyamamaktadır.
- Bölgelemenin, farklı kullanışlar için yer seçmenin ve makroformun kentin işlevleri ile bağıını rasyonellik içinde kavramamaktadır.
- Kentsel teknik ve sosyal altyapıyı gelişmelere uygun ve ekonomik çözememekte, kent maliyetini azaltmaktadır.
- Hukuksal yönetsel ve teknik açıdan uygulanabilirliği göz önünde bulundurulamamaktadır (Gönenç, 2005).

3. İZMİR İÇ KÖRFEZİ ÖRNEĞİNDE PLAN KARARLARI

3.1. Materyal ve Metod

Araştırma materyali, araştırma alanı ile konuyla ilgili her türlü literatür, bilgi, belge ve istatistiki dökümanlardan oluşmaktadır. Çalışmanın gerekli bölümlerinde, uzman kişi ve kuruluşlardan da yararlanılmıştır.

Genel kavramlar ve şehir ve bölge planlama kavramlarının açıklanmasında, E.Ü. Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı ve D.E.Ü Mimarlık Fakültesi kütüphanelerinde bulunan konuyla ilgili kaynaklar,

İzmir, kentinin, fiziksel, gelişimi, doğal yapısı, iklimi, tarihsel, ekonomik ve sosyal yapısına ilişkin çalışmalar ve toprak yapısı, jeolojik ve morfolojik yapı, doğal vejetasyonu gösteren haritalar.

Kent nüfusu bilgileri için Türkiye İstatistik Kurumu'ndan elde edilen bilgiler,

İzmir Büyük Şehir Belediyesi Planlama Proje Şube Müdürlüğü tarafından hazırlanan 1972 yılına ait Nazım İmar Planı ve 1989 yılına ait Nazım İmar Planı Revizyonu ve halen yapımı devam etmekte olan İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı'ndan yararlanılmıştır.

Araştırmanın yöntemi; yerinde gözlem, inceleme, analiz ve değerlendirme aşamalarından oluşmaktadır. Kıyaslama yapılan ana materyaller İzmir'in kuruluşundan bu yana hazırlanmış olan Nazım İmar Planları ve Revizyon Nazım İmar Planlarıdır.

Bu çalışmada, 1950'li yıllardan başlayarak hızlı ve sağlıksız bir kentleşme sürecine girmiş olan İzmir şehrinin, kentsel yapısının

oluşumunda, şehrin kuruluşundan bu yana alınmış olan plan kararlarının olumlu ve olumsuz yönleri irdelenmiş ve daha sağlıklı bir metropol kent yapısının oluşumu için yapılması gereken işler hakkında çözüm önerileri sunulmaya çalışılmıştır.

3.2. Araştırma Alanının Tanımı

İzmir Körfezi Türkiye'nin batı ucunda Karaburun ve Çeşme Yarımadaları'nın korumasında derinlemesine uzanan L biçiminde bir deniz girintisidir. Bu girinti kuzeyden güneye 40 km. uzunluğunda 20 km. genişliğinde, batıdan doğuya 24 km. uzunluğunda ve 5 km. genişliğindedir.

İzmir iç körfezi sınırları, Sasalı / Karşıyaka sahil şeridi ile Güzelbahçe / Bayraklı arası körfezi kapsamakta ve orta körfez ile içi körfezi Yenikale Geçidi olarak bilinen noktadan dikine geçen bir çizgi ayırmaktadır.

Kent plan kararlarının İzmir İç Körfezi'ne etkilerinin irdelendiği çalışmada, araştırma alanı olarak, iç körfezi etkileme kapasitesi dolayısıyla, sadece iç körfezi çevreleyen yerleşimler değil, bunun yanı sıra İzmir Metropolitan Alan bütünü ele alınmıştır. Bu alana, Konak, Karşıyaka, Bornova, Karaburun, Çeşme, Urla, Seferihisar, Selçuk, Torbalı, Bayındır, Kemalpaşa, Menemen, Foça, Dikili, Bergama ilçeleri, Kuşadası İlçesi ve Manisa Merkez İlçesi dahildir.

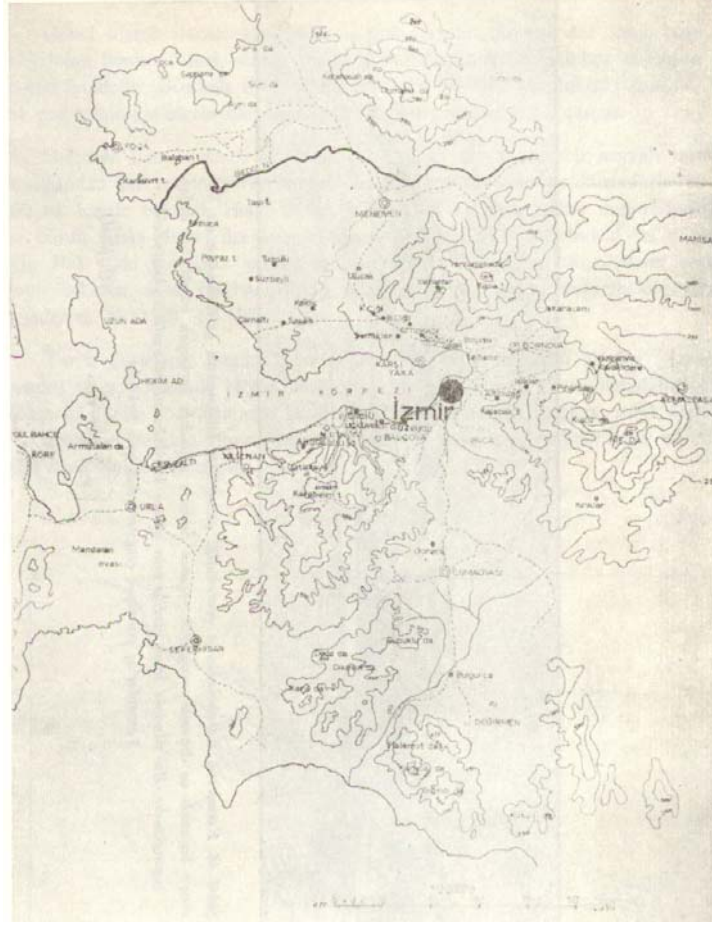
3.2.1. Doğal Yapı Analizi

3.2.1.1. Topoğrafik ve Jeolojik Yapı

37°45' ve 39°15' kuzey enlemleri ile 26°20' doğu boylamları arasında bulunan İzmir kenti, kendi adını taşıyan tektonik bir çöküntünün oluşturduğu büyük ve kapalı bir körfezin sahilinde, onu çevreleyen dalgalı

bir arazi formu üzerinde kurulup yayılmıştır. Bu nedenle değişik coğrafi yapı, peyzaj ve doğal özelliklere sahiptir. Başlıca yükseklikler kuzeyde Çıralıdağ, Geyikli Tepe ve Yunt Dağı; orta kesimde Boz Dağlar ve güneyde Aydın Dağları'dır.

Bakırçay, Gediz ve Küçük Menderes alüvyal ovalarının denizden yüksekliği 0-200 m, dağlar ile ovalar arasındaki yükseklik farkı 600-2000 m arasında değişmektedir.



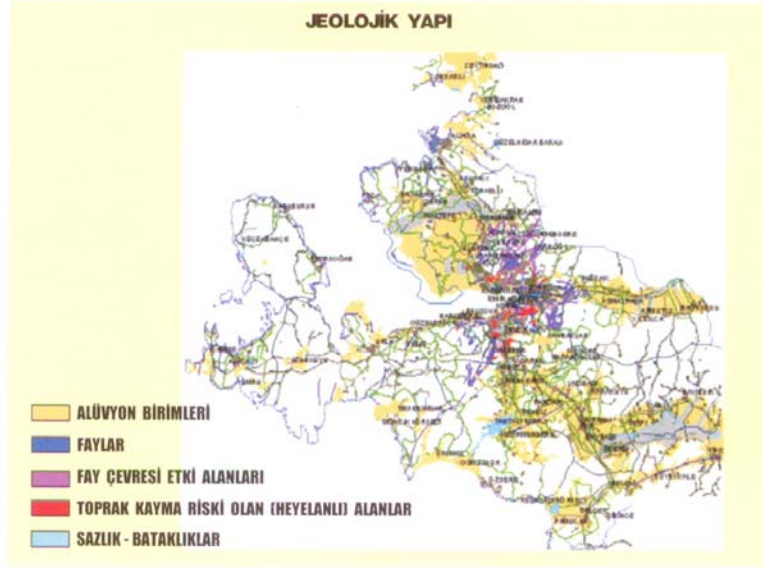
Şekil 3.1: İzmir ve çevresinin morfolojik durumu (Bayraktar, 1973)

38-40 Kuzey enlemleri arasında yer alan İzmir körfezi'nin doğal liman niteliği taşıması, iyi bir liman kenti olmasının yanı sıra pazar,

endüstri ve ticaret merkezi olma özelliklerinin beraberinde getirdiği fonksiyonlar, fiziksel mekana yansiyarak kentin yapısal gelişiminde açık alanlara nazaran ağırlık kazanmıştır (Yarcı, 1988).

Denize dik olarak uzanan dağlar arasında yer alan nehirlerin deltaları tarih sürecinde yoğun yerleşmelere sahne olmuştur. Batı Anadolu uygarlıklarının beşiği olan bu kentlerin kalıntıları günümüzde, nehirlerin yüzyıllar boyunca taşıdığı alüvyonlar sonucu, denizden kilometrelerce içerilerdedir. İzmir Körfezi'nin kuzeyinde yer alan düzlükler de aynı şekilde Gediz Nehri'nin alüvyonlarından oluşmuştur. Sahil şeridi antik çağda, bugün denizden 15 km. içeride bulunan Menemen kasabasının kuzeyindeki Buruncuk Dağı' na kadar uzanmaktaydı. Gediz nehri alüvyonlarının iç körfez ağzını kapatmaya başlaması üzerine, 1886 yılında nehrin ağzı kuzeye taşınmıştır (Gündüz,1980).

İzmir ilinde şekil de görüldüğü gibi genel olarak bütün jeolojik zamanlarda oluşmuş alanlar vardır.



Şekil 3.2: İzmir Şehrinin Jeolojik Yapısı (Anonim, 2005)

Kentin düz kısımları, kuaterner (IV. zaman) veya kuaternerden daha genç devirlerde birikmiş alüvyonlarla kaplıdır. Kentin tamamen düz kısımları olan Konak-Basmane-Alsancak-Kültürpark-Halkapınar ile Mersinli ve Salhane'de denizin bıraktığı birikintiyle, Kemer'in ve doğuda körfeze ulaşan diğer küçük akarsuların getirdiği birikintiler geniş bir alüvyon tabakası oluşturmuştur. Ayrıca İnciraltı düzlüğü, Üçkuyular, Karşıyaka'da Bostanlı ve deniz Örnekköy'ü içine alan geniş düzlük, deniz veya akarsuların getirdiği alüvyonlardan oluşmuştur.

Kentin güney bölümü jeolojik yapı bakımından diğer bölümlerden farklılık gösterir. Arazinin büyük kısmını volkanik oluşumlar kaplar.

İzmir çevresinde görülen eski oluşumlar, Güzelyalı ve Agamemnon ılıcaları yakınındaki tepeleri oluşturan mesozoik devre ait kalk-şistlerdir. Bu kısımlar inşaat açısından çok sağlam değildir. Kadifekale'nin doğusu, kuzeye doğru inen yamaçları, Tepecik, Buca sınırı ve Gürçeşme civarı deprem açısından tehlikeli jeolojik yapıya sahiptir.

Jeolojik yapı, geniş kapsamlı peyzaj planlama ve fiziksel planlama çalışmalarının uygulanması açısından önem taşımaktadır. Peyzaja temel oluşturan arazinin morfolojik yapısı ile, doğal peyzajın canlı varlıkları olan bitkilerin gelişmesi için gerekli olan ortamı yaratan, toprak yapısının oluşum ve görünümünde de jeomorfolojik yapı rol oynamaktadır (Yarcı, 1988).

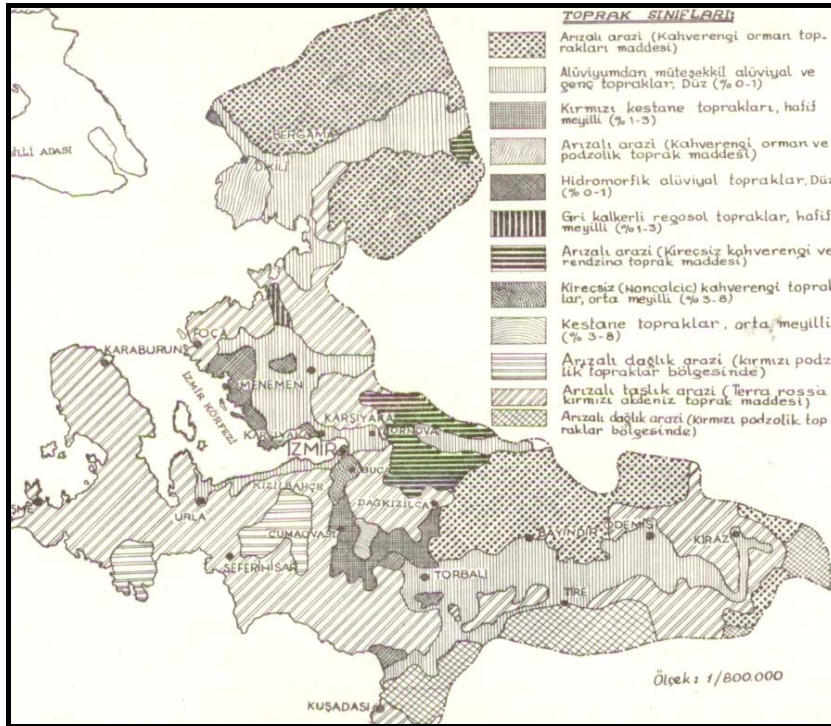
3.2.1.2. Toprak Yapısı

Kent sınırları içinde kalan kısımlarda jeolojik yapıya nazaran toprak, oldukça monoton bir yapı göstermektedir. Bütün sahil boyunca düz(%0-1) eğimli, alüvyondan oluşmuş alüvyal topraklar yer almaktadır. Dere yatakları boyunca iç kısımlara doğru genişleyerek ilerleyen bu genç topraklar, merkezdeki düz kısımlar dahil, güneyde Üçkuyular, İnciraltı,

Balçova; doğuda Bornova, kuzeyde ise Karşıyaka düzlüklerini tamamen örterek doğal peyzajın gelişmesine olanak hazırlayacak niteliktedir.

Kentin sahil şeridi ve düzlüklerin çevresindeki yüksek tepeler ve dağlar, terra rossa, kırmızı Akdeniz toprak materyalini içeren %15-40 eğimli arızalı taşlık arazi sınıfına girmektedir. Kent merkezinin güneyinde yer alan Buca, orta meyilli %3-8 kireçsiz kahverengi toprak yapısına sahiptir.

İzmir ili topraklarının %97'yi aşan bölümü, kullanma amaçları yönünden tarımsal faaliyetlere elverişlidir. 1.170.000 hektara yakın toprak, bitkisel üretim, çayır-mera ve orman-funda alanı olarak kullanıma elverişlidir. İlde fiilen çayır mera ve orman-funda kullanımı altında bulunan topraklar yaklaşık 776. 000 hektar olup, il alanının %64. 8'ini oluşturmaktadır (Yarç, 1988).



Şekil 3.3: İzmir ili toprak yapısı (Bayraktar, 1973)

3.2.1.3. Doğal Bitki Örtüsü

İzmir'de, Akdeniz iklim bölgesinde yetişen geniş, sert ve iğne yapraklı herdem yeşil kalan, ışık isteği fazla, kökleri derine giden, kuraklığa dayanıklı ağaç ve çalılar yaygındır. Doğal bitki örtüsünü, 800-1000 m yükselti kuşağına kadar Kızıl Çamlar (*Pinus brutia*), Fıstık çamı (*Pinus pinea*) ve servi (*Cupressus sempervirens*) oluşturmaktadır. 1000 m den orman üst sınırına kadar Kara Çamlar (*Pinus nigra*) vardır.

Kızıl çam ormanlarının tahribi sonucu yörenin özellikle 500-800 m. ye kadar olan kesimlerinde maki formasyonu yer almaktadır.

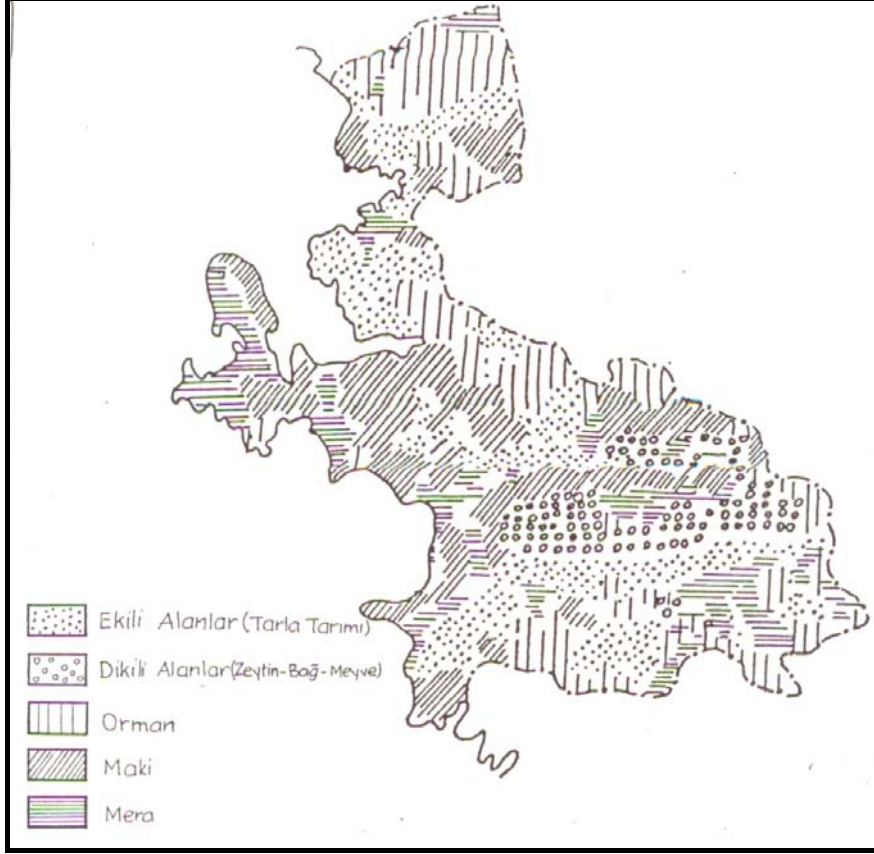
Quercus coccifera (Kermes meşesi), *Arbutus unedo* (Kocayemiş), *Arbutus andrachne* (Sandal), *Myrtus communis* (Mersin), *Laurus nobilis* (Defne), *Calycotome villosa* (Keçi boğan), *Spartium junceum* (İspanyol katırtırnağı), *Cercis siliquastrum* (Erguvan), *Pistacia terebinthus* (Menengiç), *Pistacia lentiscus* (Sakız), *Cistus villosus* (Laden), *Cistus salviafolius* (Asaçayı yapraklı laden), *Olea eropea* var. *Oleaster* (Zeytin), *Phyllrea latifolia* var. *Media* (Akçakesme), *Erica verticillata* (Pembe çiçekli funda), *Erica tetralix* (Funda), *Lavandula stoechas* (Lavanta), *Pyracantha coccinea* (Ateş diken), *Calluna vulgaris* (Süpürge çalısı), *Nerium oleander* (Zakkum), *Paliurus spina-christi* (Karaçalı)

Maki formasyonunun tahribi sözkonusu olduğu alanlarda diz boyuna varan garig ya da garigana adı verilen bodur çalılar yer almaktadır.

Asparagus acutifolius (Yabani kuşkonmaz), *Poterium spinosum* (Çeti, Abdest bozan), *Cistus parvifolius* (Küçük çiçekli laden), *Erica arborea* (Ağaç fundası), *Jasminum fruticans* (Yabani yasemin), *Spartium junceum* (İspanyol katır tırnağı), *Thymus* sp. (Kekik)

Ayrıca, kuytu ve sulak dere yatakları, vadi içlerinde;

Platanus (Çınar), Salix (Söğüt), Populus (Kavak), Acer (Akçaağaç), Cornus (Kızılcık), Nerium oleander (Zakkum), Vites agnus-castus (Hayıt), Tamarix tetrandra (Ilgın) gibi bitki türleri bulunmaktadır (Yarcı, 1988).



Şekil 3.4: İzmir ili bitki örtüsü haritası (Yarcı, 1988)

3.2.1.4. İklim Yapısı

İzmir'in coğrafi konumu nedeniyle il sınırları içinde hemen her tarafta benzer iklim özellikleri görülür ve genel olarak **Akdeniz İkliminin Kıyı Ege alt tipi** hakimdir. Yazları Akdeniz kıyı şeridiyle aynı sıcaklıkta ve kurak, kışları ılık ve Batı Akdeniz'den daha az yağışlıdır. Sıcaklık ortalaması yüksek olan ilde, ortalama sıcaklığın en yüksek olduğu Temmuz

ayının ortalama değeri 27,6 derece, en d¼ş¼k olduğu Ocak ayının ortalama değeri ise 8,6 derecedir.

İzmir'in 60 yıllık yağış bilgilerine g¼re, ortalama yıllık toplam yağış miktarı 691 mm³ d¼r. Toplam yağışın miktarı yıldan yıla değişmektedir. İzmir en fazla yağışını Aralık (uzun yıllar ortalaması 154,3 mm³) ve Ocak (uzun yıllar ortalaması 132,36 mm³) aylarında almaktadır. En kurak aylar; uzun yıllar ortalaması 2 mm³ civarında olan Temmuz ve Ağustos aylarıdır.

Kar yağışını ¼zellikle kıyı kesimlerde ender g¼r¼lmektedir. Ancak dağlarla ¼vrili y¼renin y¼ksek kesimlerinde kış aylarında kar ¼rt¼s¼ uzun s¼re kalmaktadır. Her mevsim g¼r¼len nem, hava sıcaklığının yazın bunaltıcı, kışın dondurucu hissedilmesine neden olur. R¼zgarın en ¼ok estiği y¼nler, Mayıs ve Ekim ayları arasında batı, Kasım ile Nisan ayları arasında da g¼neydoęudur (Anonim,2004a).

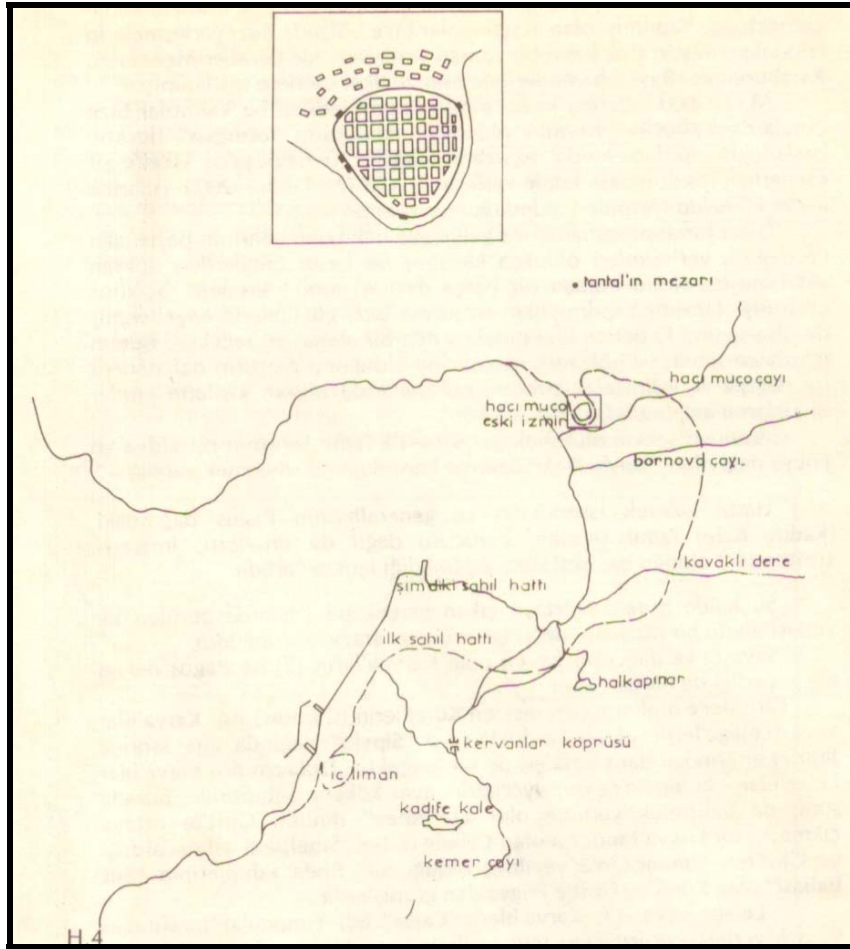
Çizelge 3.1: Aylık sıcaklık ortalamaları, yağış ve nisbî nem (Karadağ, 2000).

| Aylar | Ortalama | En y¼ksek | En d¼ş¼k | Nisbî nem | Yağış miktarı |
|---------|----------|-----------|----------|-----------|---------------|
| Ocak | 10.7 | 18.6 | 0.1 | 73.7 | 145.7 |
| Şubat | 6.1 | 20.2 | 3.7 | 62.7 | 34.6 |
| Mart | 11.2 | 21.5 | 3.0 | 71.6 | 104.0 |
| Nisan | 17.3 | 31.1 | 7.4 | 57.9 | 6.1 |
| Mayıs | 22.5 | 31.8 | 8.6 | 60.3 | 42.5 |
| Haziran | 25.2 | 35.5 | 16.4 | 57.3 | 1.5 |
| Temmuz | 27.4 | 38.1 | 16.4 | 46.9 | - |
| Ağustos | 27.9 | 38.7 | 18.3 | 52.1 | 0.0 |
| Eyl¼l | 23.6 | 34.8 | 14.5 | 51.7 | - |
| Ekim | 16.2 | 28.2 | 6.0 | 61.8 | 29.8 |
| Kasım | 15.5 | 26.2 | 5.8 | 68.7 | 14.2 |
| Aralık | 11.0 | 21.2 | 1.8 | 67.5 | 20.6 |

3.2.2. Kültürel Yapı Analizi

3.2.2.1. Tarihsel Yapı

M. Ö 3000'lerde körfezin kuzeydoğu kenarında, Yamanlar Dağı'nın güney eteğinde kurulan Smyrna'da kavimin savaşıcı olması, Ege kıyılarının girintili çıkıntılı oluşunun liman olanakları sağlaması ve toprakların bereketliliği kuşkusuz yer seçimini etkileyen faktörler olmuştur.



Şekil 3.5: M.Ö. 7. yüzyılda antik İzmir Şehri Planı (Atay, 1978)

M. Ö 300'lere doğru körfez kenarında oldukça değişik yerleşmeler gösteren kent (Punta, Melez Çayı'nın döküldüğü koy ve şimdiki Tepecik-

Kemer'e uzanan alan gibi) bu yıllarda Kadifekale' ye toplanmıştır. Liman kesimi ve iç kesimlerin giderek birleşmesiyle de İzmir büyüme ve gelişme alanında da ilk adımını atmıştır.

İzmir Körfezi içinde yer alan, şehrin çevrelediği ve küçük gemileri barındıran liman, ilk çağlardan beri süregelenlimedir. Melez çayının kolları ve Kadifekale eteklerinden yağmur ve sellerle gelen alüvyon, limanı yavaş yavaş doldurmuş ve büyük gemilerin girmesini giderek güçleştirmiştir.

17. yüzyıla gelinceye kadar kent büyük bir deprem geçirmiş, merkezdeki küçük iç liman kapanmış, iki kere imar hareketlerine sahne olmuş, ilk kıyı doldurma çalışmaları gerçekleşmiştir. Kentin gelişiminde Anadolu'daki yollar büyük rol oynamış ve şehrin bugün ticaret ve liman kenti kimliği kazanmasında önemli bir faktör olmuştur.

İzmir'in merkezi 17. yy da küçük iç liman etrafında yer almıştır. Deniz, 19. yy'ın sonlarına kadar defalarca doldurulmadan önce, Hisar camii önünden başlamaktaydı.

18. yy'ın ikinci yarısından sonra iç liman doldurulmuştur. Bu dönemde merkez yapısını değiştirecek bir başka gelişme ise liman fonksiyonlarının yer değiştirmesi olmuştur. Liman fonksiyonlarının dış sahil kesimine kayması ile birlikte, iş merkezi kuzeye doğru genişlemiştir.

19. yy'ın sonları ve 20. yy'ın başlarına kadar olan dönemde, demiryolu, denizyolu, havagazı ve haberleşme alanlarında kaydedilen gelişmeler, yeni bir limanın yapımına başlanması, elektrik ile aydınlatmaya geçilmesi, karayolu inşaatlarına başlanması şehrin batıda Güzelyalı'ya kadar, merkezin hemen kuzeyinde Punta kesiminde yerleşmenin iç kısımlarına kadar ve Meles' i izleyen demiryolu hattı boyunca da güneye gelişmesini destekleyici önemli girdiler olarak nitelenebilir.

1861 yılında kurulan Fransız-Belçika şirketi tarafından doldurulan sahil, sadece yol genişliği kadar bir alanı değil, üst tabaka konutların da inşa edilebileceği derinlikte bir alanı içermiştir.

Kentteki ikinci imar hareketleri, 1922'deki yunan işgali sonrası çıkan yangın sonucu başlatılmıştır. Yangın alanına 1945'de geniş bir şehir parkı ve hayvanat bahçesi inşa edilmiştir (bugünkü kültür park).

Şehrin tarihinde 1950'li yıllar Cumhuriyet'in ilanı olan 1923'ten sonra ikinci önemli dönüm noktası olmuştur. Marshall yardımı ile birlikte tarımda mekanizasyona gidilmesi, kırdan kente göçü teşvik etmiş ve kentte gecekondulaşma olgusu kendini göstermeye başlamıştır. Bu tip gelişmeler aynı zamanda kent makroformunu da etkilemiştir.

1970'li yılların başında İzmir tarih boyunca görülen gelişme çizgisinin tamamen dışına çıkmış, liman ve ticaret kenti kimliklerine bu kez sanayi kenti kimliğini de eklemiştir (Taner ve ark, 2000).

3.2.2.2. Demografik Yapı

Dinamik bir unsur olan nüfus, doğal kaynakların işletilmesi, üretim ve tüketim örüntüsünde önemli roller üstlenmektedir. Bu süreç içerisinde nüfusun taşıdığı özellikler (eğitim düzeyi, yaş gruplarına göre dağılımı, doğum hızı, göç, çalışma durumu vs.) doğal ortam potansiyelinin kullanımında, üretim ve tüketim ilişkilerinde çevreyle uyumu belirlemektedir. Bir ülkenin veya kentin çağın gerektirdiği özelliklerde gelişmesi, nüfusun özellikleri ile ilgilidir. Bu nedenle nüfusun sayısal durumunun yanında, nitelik açısından da değerlendirilmelidir (Anonim, 1998a).

İzmir'de nüfusun tarihsel gelişiminde ilk önemli sıçrama 1950–1955 döneminde, ikincisi ise 1970–1975 döneminde gerçekleşmiştir. Tarımsal üretim ve sanayileşme açısından atılan önemli adımlara paralel olarak

kentsel nüfus da 1950–1955 yılları arasında büyük artış göstererek 350. 000'i aşmıştır.

1935–1950 arasındaki 15 yılda nüfus yalnızca 60. 243 kişi artarken, kentleşme olgusunun ortaya çıktığı 1950-1955 döneminde 2, 4 katına çıkarak 5 yılda 143. 691'den 426. 190 kişiye ulaşmıştır. Yeşilyurt, Gültepe konut alanlarının kullanıma açıldığı ve sağlıklı toplumsal gelişmenin ürünü olan gecekonduların ortaya çıktığı bu dönemde 350. 000'i aşan kentsel nüfus genel nüfusun henüz %47'sini oluşturmaktaydı.

1950'lerden sonra kır-kent göçünün hızlandığı İzmir'de, 1965–1970 dönemindeki 82. 437 kişilik artış, 1970–1975 döneminde 2, 5 katına çıkarak 195. 987 kişiyi bulmuştur (Yarcı, 1988).

Çizelge 3.2: İzmir'de Kentsel Nüfusun Yıllara Göre Değişimi (Karadağ, 2000)

| | 1960 | | | 1970 | | | 1980 | | | 1990 | | |
|---------------|--------------|--------|--------|--------------|--------|--------|--------------|--------|---------|--------------|----------|---------|
| | Köy ve bucak | Kent | Toplam | Köy ve bucak | Kent | Toplam | Köy ve bucak | Kent | Toplam | Köy ve bucak | Kent | Toplam |
| Merkez ilçe | 78522 | 271023 | 349545 | 1 825 12 | 400038 | 582550 | 313461 | 530064 | 843525 | 7897 | 866700 | 874597 |
| Karşıyaka | 1 3683 | 64194 | 77877 | 23803 | 120794 | 144597 | 44833 | 227790 | 272623 | 5472 | 4 1 8724 | 424196 |
| Bornova | 27004 | 25015 | 52019 | 56048 | 33273 | 89321 | 99716 | 60397 | 160113 | 5440 | 272860 | 278300 |
| Buca* | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 4253 | 199130 | 203383 |
| İZMİR ANAKENT | 119209 | 360232 | 479441 | 262363 | 554105 | 816468 | 458010 | 818251 | 1276261 | 23062 | 1757414 | 1780476 |

Kuşkusuz, İzmir’de kent nüfusu açısından en önemli gelişme 1980 sonrasında gerçekleşmiştir (Karadağ, 2000). Nüfus yoğunluğunun artmasına karşın, kırsal nüfus yoğunluğunun altında seyreden kentsel nüfus, 1980 yılında %54’e, 1981’de %74. 2 ye ulaşmıştır (Yarcı, 1988). Nitekim 1980-1990 yılları arasında İzmir anakent nüfusunun toplam nüfus içindeki payı % 53, 6’ dan, % 79, 2’ ye yükselmiştir (Karadağ, 2000).

Tüm bu gelişmeler sonucu kent nüfusu 2 132 153’e(1997) ulaşmış ve 2000 yılında yapılan son nüfus sayımına göre 3 370 866 ‘ya ulaşmıştır (Anonim, 2006).

Çizelge 3.3. Sayım dönemleri itibarıyla İzmir kent nüfusunun gelişimi (Karadağ, 2000)

| Sayım dönemleri | Kent nüfusu | Artış Hızı (%) |
|-----------------|-------------|----------------|
| 1927 | 153 924 | |
| 1935 | 170959 | 1.8 |
| 1940 | 183762 | 1.4 |
| 1945 | 198 396 | 1.5 |
| 1950 | 227 578 | 2.7 |
| 1955 | 296 559 | 5.4 |
| 1960 | 335 217 | 2.8 |
| 1965 | 441 626 | 5.6 |
| 1970 | 554 105 | 4.8 |
| 1975 | 68 1 930 | 4.2 |
| 1980 | 818251 | 3.7 |
| 1985 | 1 489 772 | 12.7 |
| 1990 | 1 757414 | 3.3 |
| 1997 | 2 132 153 | 3.1 |

3.2.2.3. Ekonomik ve Sosyal Yapı:

İzmir, Türkiye'nin üçüncü büyük ili olmakla beraber ekonomik uğraşlar açısından ikinci sırada yer almaktadır. Bin yıllardan beri ticari bir kent olma niteliğini koruyan İzmir'den her yıl bir çok ürünün yurtdışına ihracatı da gerçekleştirilmektedir. Kent nüfusunun önemli bir bölümü ise ticaretle uğraşmaktadır (Anonim,1998b).

Şehirsiz arazi kullanımının belirlenmesinde, değişik gelir seviyesindeki şehirlilerin yerleşme eğilimleri büyük rol oynar. Söz konusu değişik gelir grubundaki şehirlilerin değer yargıları ve davranışlarına göre çeşitli amaçlar için seçtikleri yerler şehir deseninin meydana gelmesinde, ekonomik nedenler kadar önem taşır (Anonim,1972).

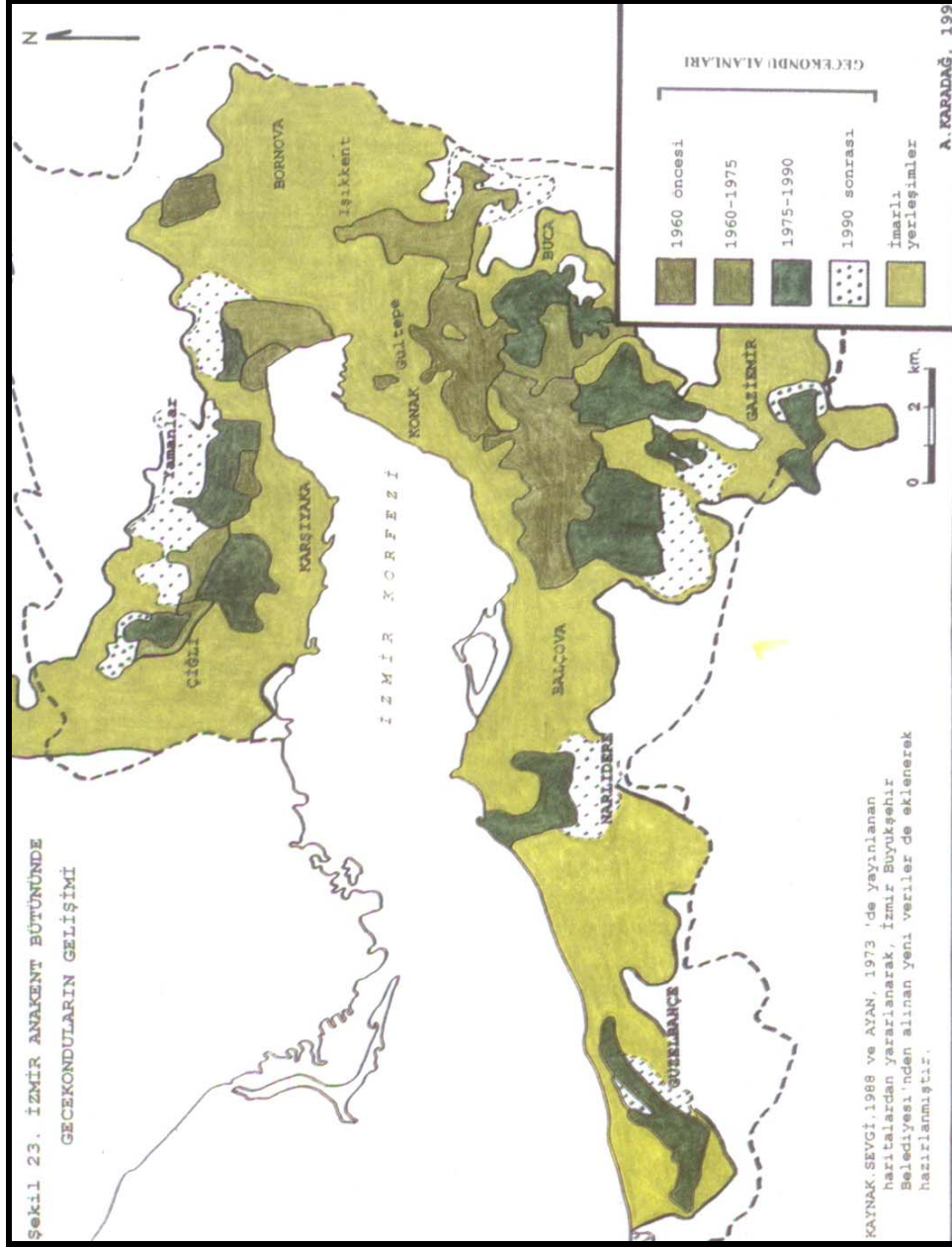
İzmir kentinde gelir gruplarının dağılımı gözlemlendiğinde, yüksek gelirli grupların kent nüfusu içindeki payının diğer büyük kentlere oranla daha düşük olduğu anlaşılmaktadır. Buna karşın, orta-alt, orta ve orta-üst gelir gruplarında büyük bir yoğunlaşma söz konusudur. Gelir grupları arasında belli bir yakınlık oluşu nedeniyle kent nüfusunun büyük bölümü birbiri ile kaynaşmış bir görünüm içindedir. Ancak son yıllarda belli bölgelerde gecekondulaşmanın artışı ile birlikte düşük gelir grubunun biraz büyüdüğü gözlenmektedir (Anonim,1998b).

Yüksek gelir grubunun oturduğu iyi kaliteli ve yüksek kiralı konut alanları, körfez kıyısında Alsancak, Karşıyaka, Göztepe, Küçükyalı, Güzelyalı semtlerinde sahilin en iyi yerlerinde yerleşmiştir.

Genellikle gelir seviyesi orta olan şehirliler, iyi nitelikte konut alanlarını çevreleyen bölgelerde ve şehrin eski mahallelerinde yerleşmiştir (Anonim,1972).

1960 sonrası hızla artan, gecekondulaşma adı verilen yerleşim birimleri İzmir'de güney ve doğu aksında Kadifekale, Gürçeşme, Gültepe, Altındağ,

kuzeyde Bayraklı, Naldöken, Şemikler, Çiğli yöresinde gelişme göstermiştir (Yarçı, 1988).



Şekil 3.6: İzmir Gecekondualarının Gelişimi (Karadağ, 2000)

3.2.2.4. Açık Yeşil Alanlar

İzmir kent çevresinde, egemen nemlilik koşullarına göre doğal bitki örtüsünün orman olması beklenirdi. Ancak, Körfez-Bornova Ova çöküntüsünü çevreleyen yamaçlardaki bütün bitki örtüsü yıllardan beri süren insan etkileri nedeniyle büyük oranda tahrip edilmiştir. Tahripler özellikle tabandan ve deniz kıyısından başlamış ve 800 – 850 metrelere kadar klimaksı oluşturan kızılçam ormanlarını etkilemiş ve bu ormanların yerini tahribin şiddetine bağlı olarak maki ve garik almıştır. Bugün ise yoğun yerleşim ve yapılaşma nedeni ile kent alanındaki maki ve garik toplulukları da ortadan kaldırılmıştır (Anonim,2004a).

Kentte iklim koşulları ile ilişkili olarak deniz seviyesinden başlaması gereken ormanın alt sınırı 500-600 m yüksekliklere çekilmiştir. İzmir kent alanı çevresinde yaklaşık olarak 900 m den sonra başlayan karaçam toplulukları ise Yamanlar ve Kemalpaşa dağ kütlesinin yüksek kesimlerinde yaygındır.

Yamanlar dağı eteklerinde Çiğli, Karşıyaka, (Örnekköy, Gümüşpala) ve Bayraklı civarındaki yapılaşmanın büyük ölçüde frigana, Buca ve Hatay çevresindeki konut alanlarının frigana - maki formasyonlarının tahribi ile gerçekleştiği bilinmektedir.

İzmir kent alanı içindeki ve çevresindeki doğal bitki örtüsünün bir parçası olan zeytinlikler de hızla ortadan kaldırılarak, yerleşim alanlarına dönüştürülmektedir.

Dünya standartları ele alındığında nüfusu 100.000 in üzerindeki kentlerde yeşil alanlar toplam kentsel alanın % 6,6 sını oluşturmaktadır. Gelişmiş bir kentte kişi başına 8 m² ile 18 m² ye varan miktarda yeşil alan düşmelidir. Oysa yapılan araştırmalar sonucunda İzmir kentinde kişi başına düşen açık alan miktarı 1965 yılında 2.9 m²/ kişi iken hızlı ve sağlıksız kentleşmeye paralel olarak 1985 yılında 1.32 m²/ kişi olmuştur.1998 yılı itibarıyla 1m²/ kişi olduğu ifade edilmektedir (Anonim,1998b).

İzmir'de kent içi yeşil alanlar az sayıda ve küçük olup, kent halkının rekreatif gereksinimlerini karşılamakta yetersiz kalmaktadır. Bugün İzmir'de kent içi yeşil alan sadece 70 Ha'dır (Karadağ, 2000).

3.3 Bulgular

3.3.1 İzmir İç Körfezi Örneğinde İmar Planlarının İrdelenmesi

XIX. yüzyılın ikinci yarısında İzmir-aydın demiryolunun hizmete girmesi ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolunun inşa edilmesi, kentin yakın çevre yerleşmeleri ile ilişkilerini arttırmıştır. Demiryolu ulaşımının iyileştirilmesi yanında, kent içi deniz ve kara yolu ulaşım sisteminin de düzene girmesiyle yakın çevre yerleşmelerinden Buca ve Bornova'nın, merkez kent İzmir'le olan bağlantıları gelişme sürecine girmiş ve bunu Karşıyaka ve Gaziemir yerleşmelerindeki büyüme izlemiştir. Ancak, bu durum uzun süre imar planlarına yansıtılmamış ve söz konusu yerleşmeler hazırlanan planların dışında tutulmuşlardır. Bu uygulama Cumhuriyet'in ilk yıllarında belediye tarafından Fransız kent plancısı Rene Danger'ye hazırlatılan imar planı (1925) ile birlikte 1950'li yıllara kadar devam etmiştir.

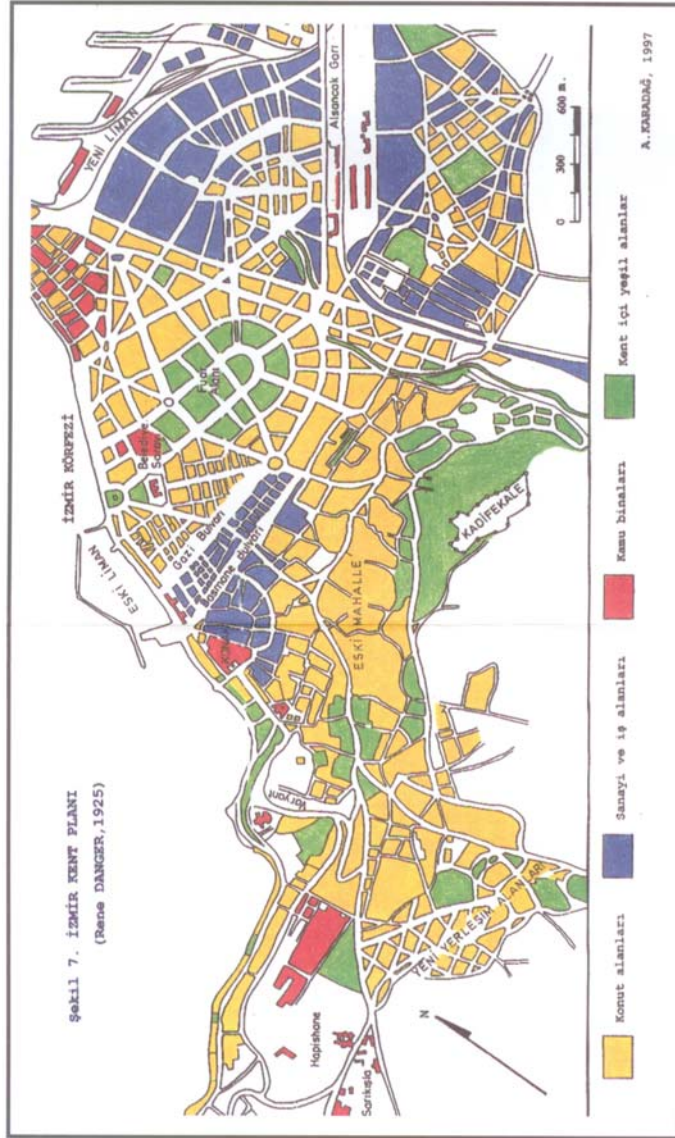
Bugün kentin büyümesi ve genişlemesi ile ortaya çıkan sorunların kaynağında, anakent bütününe yansıtılmamış, dar çerçeveli plan anlayışı yatmaktadır. Bu bağlamda, kentin bugün etki alanı içinde bulunan yerleşmelerin (yakın yerleşim birimleri) ortak planlamanın dışında bırakılması, hazırlanan planları uygulama açısından başarısız kılmıştır. İmar planlarındaki bu eksik tutum 1950'li yıllara kadar devam etmiştir (Karadağ, 2000).

1. René Danger Planı

Kurtuluş savaşının ardından başlayan nüfus hareketleri, kentin iş merkezinden Fuara kadar uzanan yangın alanı ve yeni konut talebinin karşılanmasına yönelik olarak doğan plan gereksinimi sonucunda 1925 yılında İzmir Belediyesi tarafından Fransız Mimar René Danger'ye plan yaptırılmıştır. Plan Fevzi Paşa Bulvarı'ndan başlayarak Alsancak bölgesinin büyük bir bölümünü içermektedir. Temel kaygı bu alanın planlanması olduğundan kentin diğer noktaları ile ilişkileri yeterince kurulamamıştır (Taner ve ark,2000). Kentin yakın çevresindeki yerleşmelerden Karşıyaka, Buca, Bornova, Balçova, Gaziemir ya da Güzelbahçe gibi yerleşmelerdeki değişimler plan dışı bırakılmıştır (Karadağ,2000). Yangından önce, toplumda çeşitli grupların konumlandığı, ağırlıklı ticarete dönük ve organik dokuda oluşmuş bölge, Dangér tarafından yapılan plan çalışmasından sonra büyük bir değişimle yeniden yapılandırılmış, sadece alanın geçmişteki mekan organizasyonunu değiştirmekle kalmayıp, belirli grupların ve fonksiyonlarında bölgeden tasfiyesine neden olmuştur.

Hazırlanan plana göre kent, konut, ticaret ve sanayi alanları olmak üzere üç bölüme ayrılmıştır. Planın uygulanmasında öncelikli işlem, yangın alanının düzenlenmesi olmuştur (Taner ve ark,2000). Danger, planında ızgara sitem ile diagonal sistemi çakıştırmış, bu çakışma noktalarında da dairesel formda meydanlar oluşturmuştur (Altınçekiç,1987). Nitekim bugünkü Lozan, Montrö, Basmane gibi meydanlar, yakınlarındaki bulvarlar ve bu meydanları birbirlerine bağlayan ana yollar bu planın ana çizgilerini oluşturmaktadır (Karadağ, 2000). Şirket Bulvarı, Gazi ve İsmet Paşa Bulvarları'nda bu yöndeki çalışma hızla başlatılmıştır. Basmane-Alsancak arasındaki yolun yetersiz ve düzensiz olması nedeniyle genişliği 30 m yi bulan yollar açılmaya başlanmıştır.

Özellikle İsmet Paşa Bulvarı'nın açılması ile birlikte, kentin ağırlık merkezinin Alsancak tarafına kaydırılması sağlanmıştır. Ayrıca bugünkü Cumhuriyet Meydanı ile Alsancak arasındaki kıyı şeridinin doldurularak genişletilmesi de yine bu dönemde gerçekleştirilmiştir. Planın diğer önemli yanı, Alsancak-Halkapınar arasında kalan burunda yeni bir limanın düzenlenmesidir. Bu işlem için, sığ bir bataklık durumunda olan alan ıslah edilerek, liman yeri hazırlanmış ve liman özel bir demiryolu hattı ile Alsancak Garı'na bağlanmıştır. Planın diğer bir önerisi ise, daha önce kent merkezinde bulunan hapishane, hastane, askeri kışla ve jandarma birimlerine ait binaların yamaçlara taşınması olmuştur. Gazi heykelinin arka tarafına belediye binasının kurulması yangın alanına geniş bir şehir parkı ve hayvanat bahçesinin (bugünkü Kültürpark) inşa edilmesi plan ile getirilen diğer kararlar olmuştur. Planda Basmane Garı'ndan Kadifekale'ye kadar olan eski konut alanları ile, Karataş ve Karantina'nın üst kısımları ve Eşrefpaşa'dan güneye doğru olan alanlar da yeni konut gelişim alanı olarak öngörülmüştür (Taner ve ark, 2000).



Şekil 3.7: Rene Danger Planı (Karadağ, 2000)

2. Le Corbusier Planı

Zaman içinde kent nüfusunun giderek artması ve kentin çevre fonksiyonlarla giderek bütünleşme eğilimi göstermesi yeniden bir plan hazırlanmasını gerektirmiştir. Planın yapım işi 1930'lu yıllarda ülkemize

gelen Le Corbusier'e önerilmiş, ancak 2. Dünya Savaşı nedeni ile Le Corbusier 1948 yılında planı gerçekleştirebilmiştir (Taner ve ark, 2000).

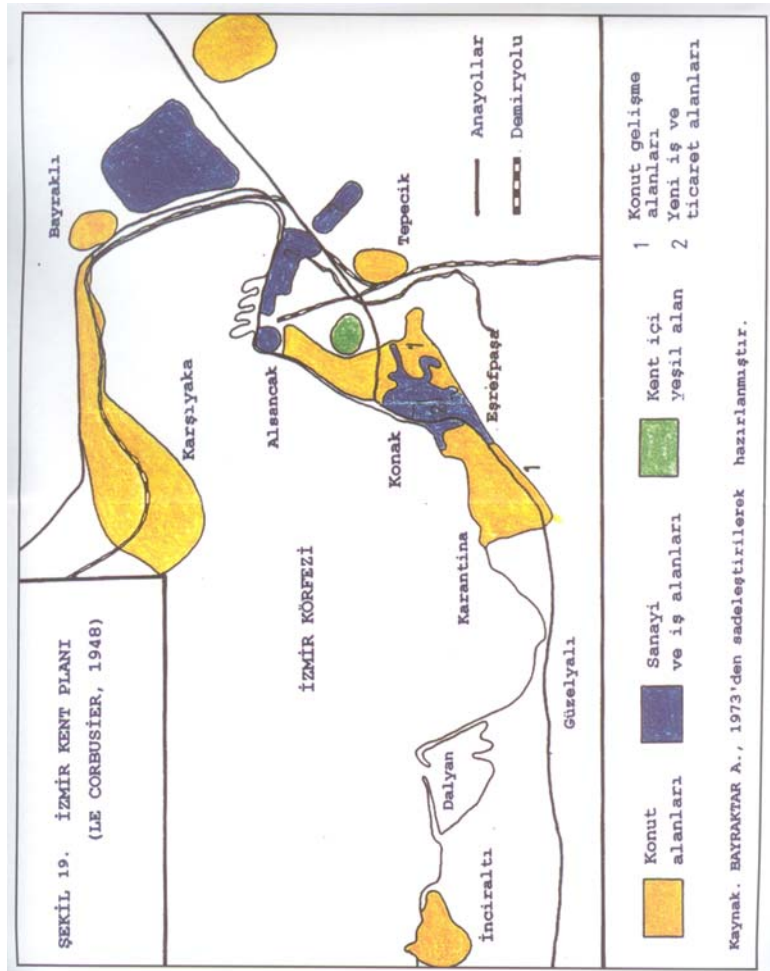
Söz konusu planda, sadece kent merkezi esas alınmışsa da, kentin büyümesi bakımından gelişme potansiyeline sahip çevre yerleşmelere de ilişkin önerilerin de yer alması dikkat çekicidir. Başka bir anlatımla, bu gelişme kentin planlanmasında mevzii plan anlayışından bütünselliğe geçiş açısından önemlidir (Karadağ, 2000). İlkesel düzeyde tüm kent için önemli yenileme kararları alınmıştır ve tarihi merkez ana yolların iki yanındaki bantlarla korunmaya çalışılmıştır. Yapılan planla eşit dağılımlı ve büyük yeşil alanlar öngörülmüştür. Plana göre Alsancak-Halkapınar arası sanayi alanı olarak yeniden düzenlenerek, genişletilmiştir; Halkapınar-Tepecik arasında yeni bir sanayi bölgesi planlanmıştır ve Kemeraltı ise küçük el sanatları ve diğer küçük sanatlara ayrılmıştır. Planın bir öncekinden en belirgin farkı kentin çeşitli yerlerinde yapılması önerilen geniş rekreasyon alanlarıdır. Konak ve çevresinde mimarın önerdiği gibi yüksek kütlelerden oluşan 'ville radieuse' tarzı bir yönetim ve kültürel merkezin gerçekleşmiş olması, projenin sürekliliğini göstermesi açısından ilginçtir (Taner ve ark, 2000).

Bir diğer mekansal değişiklik Konak'tan 27 Mayıs bulvarına kadar olan üzüm, incir, tütün işleme depolarının, iş bölgesinin dışına kaymasıdır. Böylelikle, buralar belediye tarafından kamulaştırılmış ve yeşil alan düzenlemesiyle bankalara devredilmiştir. Ancak, banka, sigorta, borsa ve konsolosluk türü fonksiyonlar tekrar eski yerleri olan Alsancak'ta konumlanmışlardır.

Plandaki diğer önemli kararlar konut ve açık alan değerleri konusunda ortaya çıkmaktadır. Konut alanları kendi içinde her türlü tesisi barındıran bağımsız birimler olarak düşünülmüş ve 10.000 kişilik her yerleşme grubunda, her gruba 5 ha. lık açık alan standardı getirilmiştir.

Ayrıca planda 120 ha. lık bir kampus alanı önerisi de bulunmaktadır. Ancak, Corbusier' in bu planı uygulanmamış bir plan olarak kalmıştır.

1928 - 35 dönemi ilk gecekondü gelişmelerinin başlangıcı kabul edilmektedir. Zeytinlik, Yeşildere gibi Buca aksı üzerinde yer seçen gelişmeler olduğu gibi, Çiğli aksı üzerinde yapılaşmaya başlamış Cumhuriyet, Naldöken gibi alanlar da oluşmuştur. Kentin yerleşim alanı batıda Üçkuyular, doğuda Mersinli'ye kadar genişlemiş, Karşıyaka güçlü bir gelişme alanı olma özelliğini korumuştur (Altınçekiç, 1987).



Şekil 3.8: Le Corbusier Planı (Karadağ, 2000)

3. Aru, Özdeş ve Canpolat Planı

Cumhuriyet döneminden sonra 1950'lere kadar yavaş gelişen nüfus artışı ve kentleşme, 1950'lerden sonra büyük sıçrama göstermiştir. Kent bütünündeki gelişim 1950-1955 kesitinde çevre yerleşmelerin önem kazandığını ve artan nüfusun merkezden çok, çevre yerleşmelerde yer seçtiğini göstermektedir. 1950'lerde ülke ölçeğinde kentleşmenin hızlanması ve İzmir'in de bu göçten önemli bir pay alması yeni plana olan gereksinimi artırmıştır. Düzenlenen bir yarışma ile Aru ve ekibinin planı birinci seçilmiştir (Taner ve ark., 2000).

Planın getirdiği önemli kararlar konut lekelerinin yer seçimi, ulaşım sistemine getirilen öneriler ve endüstri alanları olarak sınıflandırılabilir.

Toplam alanın % 31.5'ini kapsayan konut alanlarında getirilen önerilerden, ilerisi için önem kazanan bazı kararlar kentin batı aksını, Tepecik ve Bayraklı'nın güneyini ve Karşıyaka'yı kapsar.

Batı aksının güneyindeki eğimli alanlarda öneri konut lekeleri geliştirilmiş, arada bazı yeşil bölgeler bırakılarak bu alanlarda yönetsel yapılar, okullar, sağlık ve hizmet yapılarının oluşturulmasına çalışılmıştır.

Tepecik ve Bayraklı'nın güneyinde sanayide çalışan işgücü için işçi mahalleleri önerilmiş ve konut alanları sanayi alanlarından yeşil kuşaklarla ayrılmıştır. Karşıyaka bölgesinin ise öncelikli Bostanlı ve çevresinde gelişmesi önerilmiş, anayollarda üç dört kata kadar izin verilmiştir.

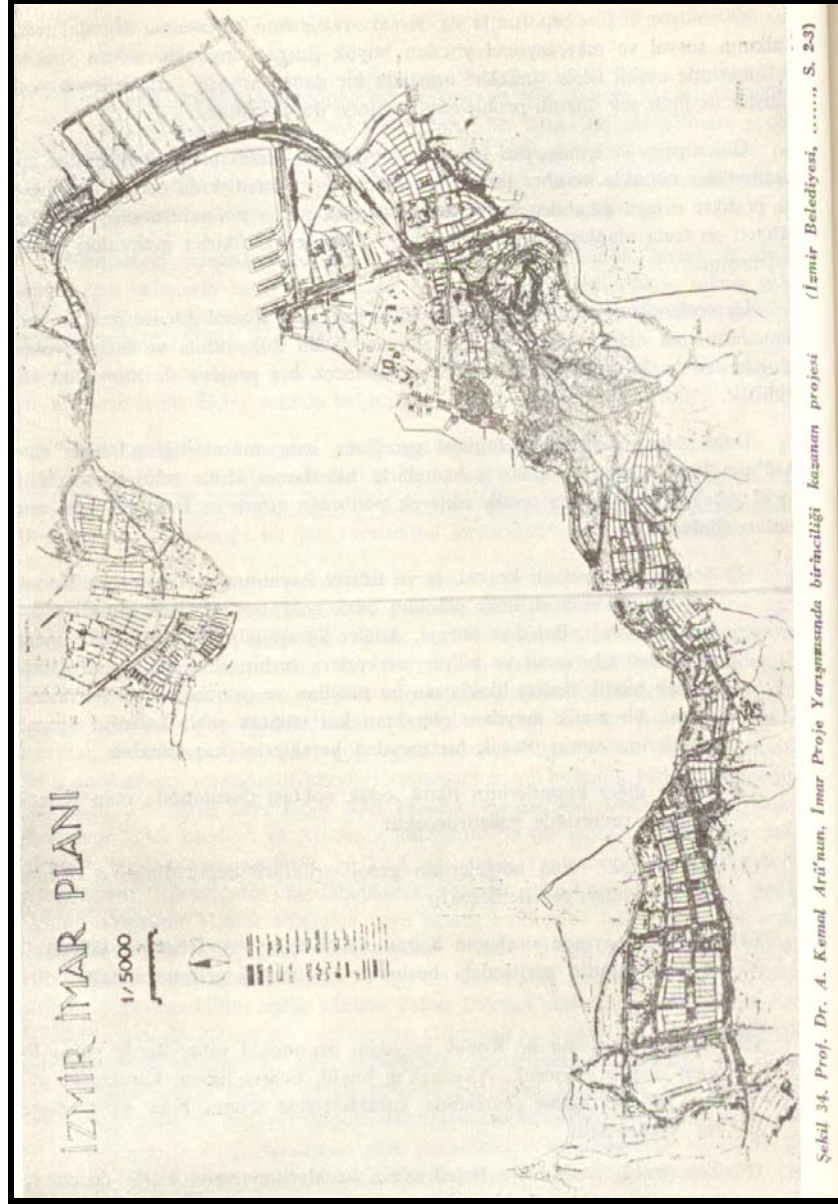
Ulaşım sistemine yönelik olarak plandaki önemli kararlardan biri, bugünkü Mustafa Kemal Paşa Bulvarı önerisidir.

Planda bugün için eleştiri alan bir karar, endüstrinin gelişiminin Bornova yönünde cazip kılınmasıdır. Ayrıca batı aksındaki yerleşim alanlarının güneye doğru genişletilmesi ile, her iki karar sonucu tarımsal alanların bir kısmını korurken bir kısmını da yapılaşmaya açmış olmasıdır (Altınçekiç, 1987).

Hazırlanan plana göre, kentin en hareketli iş ve ticaret merkezi olarak Konak merkezi ve çevresi ön görülmüştür. Konak meydanına belediye ve adliye sarayının yanı sıra tiyatro ve opera binalarının inşası planlanmış, ayrıca planda meydanın trafiğin bulunduğu bir yer olmanın ötesinde, yönetim, ticaret ve kültür merkezi olması amaçlanmıştır. Konak ve gümrük arasında bir yolcu limanı oluşturulması, Alsancak limanının bir ticaret limanına dönüşmesi sürecinin de hızlandırılması plan kapsamında ele alınan çalışmalardır. Alsancak limanının yüzeyindeki alanlarda yer alan sanayi tesisleri korunurken, bu alanın Halkapınar ve salhane yönünde genişlemesi planlanmıştır. Diğer bir anlatımla İzmir kent dokusunun bugünkü iskeleti oluşturulmuştur (Taner ve ark,2000). Tüm bu çabalara karşın 2000 yılı için önerilen 400.000 nüfus 1970'de (520.000) aşılnca planın işlerliği kalmamıştır

(Altınçekiç,1987).

1951 imar planı, kentleşmenin hız kazandığı ve göçlere bağlı olarak İzmir'in hızla metropol bir kent görünümü almaya başladığı bir dönemde hazırlanmış, kentteki bu hızlı gelişme planının birçok konuda yetersiz kalmasına yol açmıştır.



Şekil 3.9: Aru, Özdeş, Canpolat Planı (Bayraktar, 1973)

4. Bodmer Planı

Aru ekibince hazırlanan planın yetersiz kalması sonucu belediye, 1958 yılında yabancı uzmanlara başvurmuş ve varolan planın

yenilenmesini istemiştir (Altınçekiç,1987). 1963 yılında İzmir'in metropol kent olma süreci vurgulanarak yeni bir plan denemesine başlanmıştır (Karadağ,2000).

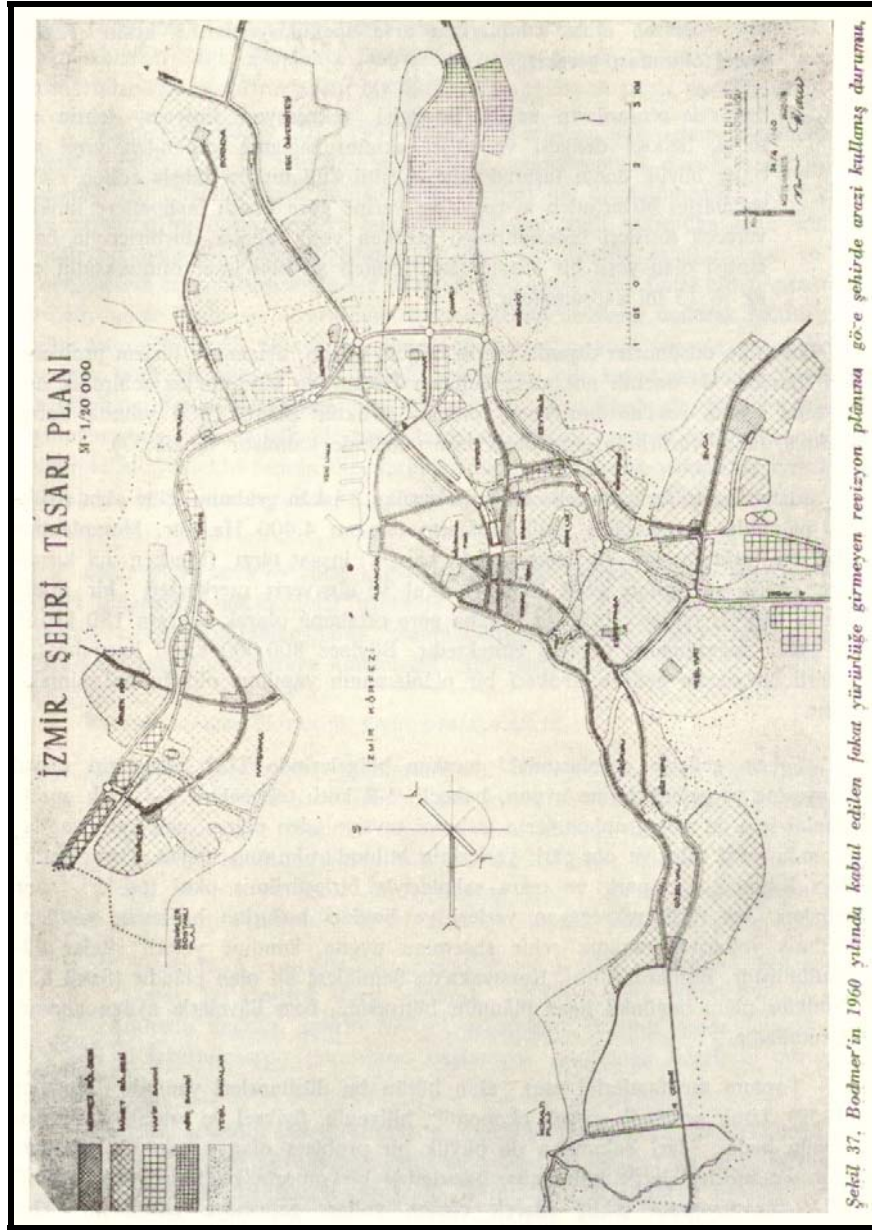
Bodmer planını bütün öteki planlardan farklı kılan, ilk kez mülkiyet ilişkilerine girilmiş olmasıdır. Çünkü Bodmer, sorunu tanımlarken en büyük güçlüğün belediyelere ait arsaların küçük ve dağınık olmasında yattığını ve onları birleştirerek belirli bir arsa politikası güdülmesi gerektiğini söyleyen ilk planıcı olmuştur

(Altınçekiç, 1987).

Bu planda (Bodmer'in katkılarıyla imar komisyonunca hazırlanmıştır) İzmir Belediyesi sınırları dışında kalan Buca, Bornova, Yeşilyurt, Çamdibi ve Şemikler'e de yer verilmiştir. 1/20.000 ölçekte hazırlanan bu plan, İzmir'i anakent bütünü içinde plana dahil eden ilk somut örnek olması açısından önemlidir.

Planın bir başka dikkat çekici yanı, raporda kentteki gecekonduların alanlarına ve bu alanlarla ilgili düzenleme önerilerine önem verilmiş olmasıdır. Hazırlanan planda 775 sayılı gecekondular kanununun 19. maddesine dayanılarak yeni gecekonduların yapımına izin verilmemesi, önceden yapılan gecekonduların islahı ve imara açılacak alanların halka tahsisinden önce altyapı hizmetlerinin tamamlanması önerilmiştir. Yine gerek ekonomik – siyasal sıkıntılar gerekse belediyenin yetki sınırlarındaki karışıklıklar nedeniyle çözüm için ciddi bir çalışma yapılamamıştır.

1970'li yıllara gelindiğinde; kent planlamanın önünde hızla büyüyerek kuzey'de Çiğli'den güneyde Gaziemir'e, doğuda Pınarbaşı'ndan batıda Narlıdere'ye uzanan büyük ancak plansız bir kent görüntüsü almıştır (Karadağ, 2000).



Şekil 37. Bodmer'in 1960 yılında kabul edilen İskan Yürütüğüne girmeyen revizyon planına göre şehirde arazi kullanış durumu.

Şekil 3.10: Bodmer Planı (Bayraktar, 1973)

5. İzmir Nazım Plan Bürosu'nun İzmir Kentine Yönelik Çalışmaları

1950'lerden sonra kentlerde ortaya çıkan hızlı gelişmeler, özellikle büyük kentlerin denetiminde sorunlar ortaya çıkarmaya başlamıştır. Buna bağlı olarak Bakanlar Kurulu'nun 20.07.1965 gün ve 6/4950 sayılı kararı uyarınca İmar ve İskan Bakanlığı'nın yönetimi altında İzmir Metropolitan Planlama Bürosu kurulmuştur (Altınçekiç,1987).

İMPB gerçek anlamda 1968 yılında yaşama geçebilmiştir. Kent bütününe yönelik mevcut durumu saptayan çalışmalar yapılmış ve kent geleceğine ilişkin bazı gelişme stratejileri öngörülmüştür.

Kent merkezi ve aktivite alanları; İMPB tarafından yapılan analiz sonucunda

- Tarihi merkez (Kemeraltı)
- Yeni iş merkezi(Gümrük, Basmane, Atatürk Anıtı)

olmak üzere ikili bir yapı göstermekteydi.

Merkezi iş bölgesinin dört kol üzerinden gelişmiş olduğunu görmekteyiz:

- Mezarlıkbaşı'ndan Eşrefpaşa'ya çıkan aks üzerinde ticaret birimleri ve düşük gelir grupları yer seçmiş.
- Basmane'den başlayıp Tepecik-Kemer yönüne giden aksda gündelik ticari birimler, kırsal kesime yönelik fonksiyonlar ve gecekondu bölgeleri bulunmaktaydı
- Atatürk Anıtı'ndan başlayıp 1. ve 2. Kordonla bütünleşen aks üzerinde lüks tüketime yönelik ticaret ve servis fonksiyonları bulunmaktaydı

- Konak'tan başlayıp Güzelyalı yönüne giden aks üzerinde günlük talebe göre yer seçmiş ticari birimler yer almaktaydı.

Karşıyaka bölgesinde ana merkezle yarışacak bir sıçrama görülmemiştir (Anonim,1972).

Endüstri Alanları

Eski endüstri alanları Şehitler Caddesi ve Halkapınar'da, yeni endüstri alanları ise Aydın yolu üzerinde Karabağlar'da, Ankara yolu üzerinde Kemalpaşa'da, Çiğli yolu üzerinde Büyük Çiğli'de yer seçmiştir (Anonim,1972).

Konut Alanları

Konut alanları iş bölgesine ve endüstri alanlarına göre konumlanmıştır.

Yüksek gelir grupları körfez çevresinde Alsancak, Karşıyaka, Göztepe, Güzelyalı gibi bölgelerde yer seçmiştir. Bu alanlarda yayılma alanının sınırlı oluşu nedeniyle dikey gelişme artmaktadır.

Orta gelir grubu kentin eski mahallelerinde yer seçmekle birlikte, merkez fonksiyonlarının gelişimi ile birlikte Karşıyaka yönüne kaymıştır.

Alt gelir grubu genellikle kent çevresindeki plan dışı alanlarda yer seçmiştir (Anonim,1972).

Yeşil Alanlar

İMPB'nun tesbitlerine göre kişi başına düşen açık alan 0.34 m² idi. Kültürpark 42.1 ha. ile en büyük rekreasyon alanı olarak tesbit edilmiştir.

Bu tesbitlerin üzerine, İzmir Nazım Plan Bürosu'nun öngördüğü gelişme stratejileri:

- Kentin gelecekte büyük bir hızla büyüyeceği, Aliağa, Torbalı, Turgutlu-Kemalpaşa ve Manisa'nın metropoliten alanda birer merkez olarak gelişeceği öngörülmüştür.
- Artan nüfusa oranla daha fazla konut alanı talebi meydana gelecektir.
- Küçük endüstrilerin birleşerek büyük sanayi alanları oluşturma yönüne gitmeleri gerekecektir.
- Özel araba sahipliğinde ve hizmet sektöründe sayısal artış meydana gelecektir (Anonim,1972).

Bu varsayımlar sonucunda kent bütününe yönelik dört ayrı plan stratejisi geliştirilmiş ve bunların içinden **lineer gelişme formu** kabul edilmiştir. Bunun sebebi lineer gelişme formunun ulaşılabilirliği artırmada kolaylık sağlaması ve alt yapı açısından maliyetin düşük düzeyde tutulabilmesidir.

Doğu aksında DSİ Genel Müdürlüğü'nün yaptığı çalışmalarda, taban suyunun aşırı kullanım nedeniyle gün geçtikçe düştüğünün, batıda ise entansif tarım alanlarının varlığının korunması gerekliliğinin saptanmasının gerektirdiği sınırlamalar karar üretmeyi güçleştirmiştir (Altınçekiç,1987).



Şekil 3.11: 1965 yılı İzmir kenti İmar Planı (Yarçı, 1988)

6. 1973 Nazım İmar Planı



Şekil 3.12: İzmir Metropolitan Alan Nazım İmar Planı (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 1973)

1965 yılında İzmir Metropolitan Alan Nazım Plan Bürosunun kurulması ile İzmir için yeni bir plan hazırlanmaya başlanmıştır. 1973 senesinde onanan 1/25.000 Nazım Planı, kabul edilen lineer form doğrultusunda kararlar geliştirmiştir.

Endüstri Alanları

Planlama kararları gereğince iki gelişme aksındaki endüstri yerleşme bütünleri; kuzeyde Şemikler, Çiğli, Ulucak, Menemen, Aliğa, güneyde Karabağlar, Gaziemir, Cumaovası yerleşmeleri arasında, gerekli rezerv alanlar da bırakılarak planlanmıştır.

Ayrıca merkezde bulunan küçük sanatlar, sanayi çarşıları ve depolama gibi fonksiyonların bugünkü yapının dışındaki gelişme akslarına taşınmasına karar verilmiştir (Anonim,1972).

Konut Alanları

Yapılan projeksiyonlar sonucu 1.460.000 kişiden hareketle 3695 ha. tutarındaki meskun bölge, 9723 hektara çıkarılmış ve ortalama brüt yoğunluk 110 N/Ha. kabul edilmiştir.

Konut alanlarının yeniden düzenlenmesine ilişkin de bazı kararlar alınmıştır:

- Karakteri ve yapı düzeni aynen korunacak tarihi çevre; Kemeraltı, Tilkilik, Bayraklı vs..
- Karakteri ve yapı düzeni korunacak modern yerleşimler; Kordon, Karşıyaka Yalı Caddesi, Konak Üçkuyular sahil bandı vs..
- Karakteri kısmen değiştirilecek bölgeler
- Sıhhileştirme ve renovasyonu yapılacak bölgeler; gecekondular alanları.
- Batı gelişme alanında turistik yerleşme alanları ve tatil konutları planlamasına devam edilecek (Anonim,1972).

Yeşil Alanlar

Parklar, bahçeler, gezinti terasları ve dinlenme bantları, rekreasyon alanları, kent koruları ve mesire yerleri, kamping ve avlanma bölgeleri, fuar, kültürpark, spor alanları, hipodrom ve olimpiyat sitesi dahil tüm aktif yeşil alanlar, yasaklanma bölgeleri dışında (yapı yasağı ve koruma) tüm rezerv alanlar dahil, plan dönemi sonucu itibariyle kişi başına 34.1 m² dir. (Anonim ,1972)

1973 planı, İzmir Nazım Plan Bürosu'nun ürettiği ilk plan olması özelliği nedeniyle uygulamada bir takım sorunları da beraberinde getirmiştir. Bu sorunlar üç temel nedene dayanmaktadır:

1) Mevcut kentsel gelişme eğilimlerinin değerlendirilememesi.

Kentin güney ve doğu aksları 1960' lardan başlayarak sanayi tesislerinin yığılma bölgeleri olarak gelişmiştir. Ancak 1973 planında kuzey-güney aksları yığılma bölgeleri olarak yönlendirilmiştir.

Önemli kamu yatırımlarına yönelik olarak verilen kararlarda mevcut mülkiyet yapısı değerlendirilmemiştir.

Ayrıca kuzeyde fuar alanı olarak kararlaştırılan alanda DDY triyaj tesisleri ile arıtma projesinin tasfiye tesisleri yer almaktadır.

2) Daha önceki imar planlarında geliştirilen kararlar dikkate alınmamıştır.

Örneğin 1973 nazım planında bölgesel kentsel aktivite merkezi olarak önerilen Halkapınar bölgesinde , önceki imar planına göre tescil edilmiş ve yapılanmış parselasyon alanı bulunmaktadır. Aynı biçimde, salhane bölgesinde imar planı uyarınca gelişmiş sanayi alanı üzerinde nazım plan yeşil alan önermiştir.

3) Teknik düzeyde ortaya çıkan yetersizlikler.

Nazım planın yapıldığı yıllarda İzmir'in kadastral haritalarının tamamlanmamış olması, planın uygulanışını zorlaştırmıştır.

Nazım plan üretildikten sonra hazırlanması gereken 1/5000 ve 1/1000 uygulama planlarının gerçekleştirilmesinde geç kalınması, eski imar planlarının işlerliğine olanak sağlamıştır.

1/25.000 nazım planın ardından üretilmesi gereken 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planlarının 1978 yılına kadar gerçekleştirilememesi gelişmelerin merkezde yoğunlaşmasına neden olmuştur. Çevre belediyeler tarafından nazım plandan bağımsız gelişen parça parça planlar üretilmiştir (Altınçekiç,1987).

7. 1978 Nazım Planı

1973 yılında onanan 1/25.000 nazım plandan sonra ortaya çıkan gelişmeler, bu planın revize edilmesini gerektirmiştir. 1978 revizyon planındaki temel değişiklikler şöyle sıralanabilir.

1973 nazım planında öngörülen kentsel aktivite merkezi (gelişme alanı) 1978 planında kuzeydoğuya doğru yönlendirilmiştir.

1973 planında göz önüne alınmayan doğu aksındaki sanayi gelişmeleri, 1978 planında mevcudun korunması biçiminde plana yansıtılmıştır. Ayrıca 1973 planında güney aksında önerilmiş olan sanayi lekeleri (sürat yolu ile mevcut yol arasında) beklenen gelişmeyi destekleyen bir eğilim göstermediği için 1978 planında mevcut yol üzerinde konumlandırılmıştır. Batı aksında geliştirilen sürat yolu Narlıdere girişinde mevcut yola oturarak devam etmekteyken, 1978 yılında yapılan revizyon planında yol, yerleşmelerin güneyine kaydırılarak çözümlenmiştir (Altınçekiç,1987).

7. 1980 Sonrası Gelişmeler ve 1989 Yılı Revizyon Nazım İmar Planı

Daha önceki dönemlerde başlayan ve özellikle 1980'li yıllarda hızla kente yönelen göçler, planlanandan daha hızlı büyüyen sanayi alanları ve sanayi bölgeleri çevresinde mantar gibi ortaya çıkan gecekondulu mahalleleri ile İzmir, tipik bir metropol kent sürecine girmiştir.

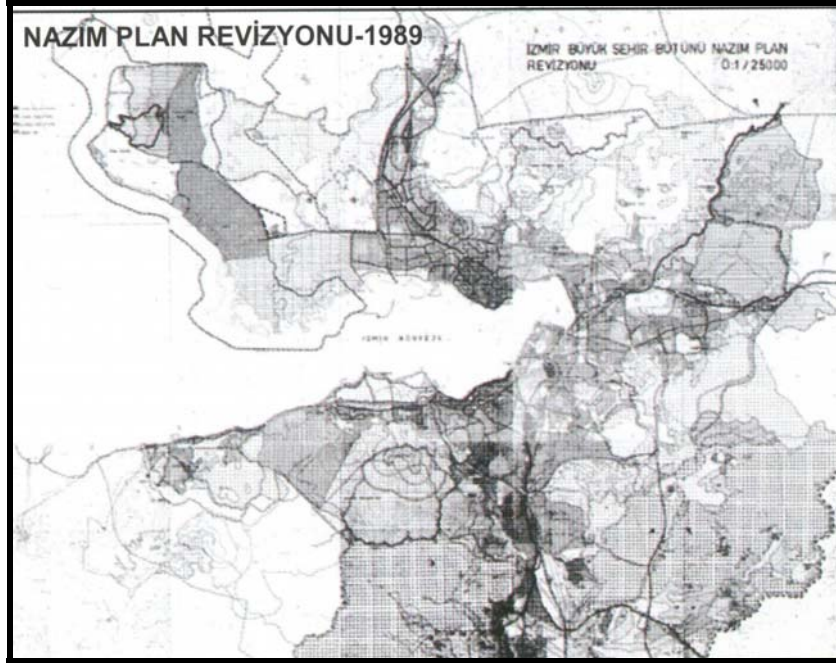
1985 yılında belediye tarafından hazırlanan İzmir Anakent bütünü'nün Nazım Planı incelendiğinde, kent dokusunda 1973 yılına göre ciddi farklılıklar olmamakla beraber, gelişmenin körfez kıyısından dış çevreye doğru ilerlediği gözlenmektedir. Sözelimi, Narlıdere ve Güzelbahçe yerleşmeleri sadece dar bir kıyı kuşağı halinde iken, özellikle 1975-1985 yılları arasındaki dönemde yamaçlara doğru ilerlemiş ve buraları gecekondulu mahalleleri (1. ve 2. İnönü Mahalleleri...) ile kaplanmıştır. Ayrıca yine bu dönemde Güzelbahçe'de kıyının gerisindeki yamaçlar da konutlarla kaplanırken, kıyı ve yamaçlar arasındaki boş alanlar da dolmaya başlamıştır (Karadağ, 2000).

1984 yılında Nazım Plan Bürosunun kapatılmasından sonra Büyükşehir Belediyesi tarafından serbest bölge, havaalanı, otoyol geçişi gibi makro kararların eklenmesi ve ıslah imar planı yapılan alanların da işlenmesi ile 1989 yılı onaylı Revizyon Nazım İmar Planı oluşturulmuştur (Taner ve ark, 2000).

Bu planda:

- Mevcut kentsel yeşil alanların ve tarım alanlarının korunması kararı getirilmiş,
- Orman alanları sınırları o günkü verilerle planda belirlenmiş,
- Onaylı otoyol şeması yeni şekliyle plana işlenmiş,
- Serbest bölge ve Havaalanı nedeniyle gelişeceği var sayılarak Gaziemir'de yaklaşık 300 hektarlık bir ticaret seçenekli konut bölgesi ile 50 hektarlık bir kentsel çalışma alanı önerilmiştir. Ayrıca:

- Balçova güney ve güneydoğusunda 30 hektarlık alanın eşikler gözönü alınarak iskana açılması
- Kuzeyde **doğal sit alanı** olarak karar alınmış Kuş Cenneti'nin planda milli park olarak belirlenmesi, Tuzla'nın 73 planındaki şekliyle korunması
- Ege Üniversitesi güneyi ile Işıkkent sanayi alanının kuzeyindeki alanların mevcut kullanım biçiminin planda belirlenmesi
- Güzelbahçe köy yerleşik alanının batısında 160 hektarlık alanın düşük yoğunluklu yapılaşma koşulu ile plan içine alınması
- Işıkkent'in doğusu ile Pınarbaşı'nın batısı arasında yaklaşık 65 hektarlık alanın otoyolun batısı sanayi, doğusu kentsel çalışma alanı olarak belirlenmesi ana kararları ön görülmüştür (Anonim,2005b).



Şekil 3.13: 1989 Yılı İzmir Büyük Şehir Bütünü Nazım Plan Revizyonu (Anonim, 1989)

Özet olarak, 1980 sonrasında İzmir kent dokusu için 1985 yılında hazırlanan nazım planında öngörülen gelişme yönlerinin kısmen gerçekleşmekte olduğu söylenebilir. Nitekim, bu dönemde kent ve kenti çevre yerleşmelere bağlayan anayollar doğrultusunda, kuzeyde Ulucak'a (Çiğli-Ulukent), doğuda Ankara asfaltı boyunca Kemalpaşa'ya, güneyde İzmir-Aydın otoyolu yönünde Gaziemir'e ve batıda Narlıdere-Güzelbahçe'ye doğru gelişme eğilimi göstermiştir (Karadağ, 2000).

8. İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı (İKBNİP)

İKBNİP, 2006 yılı Kasım ayı içinde İzmir Büyük Şehir Belediye Meclisi'nce onaylanarak kabul edilmiştir. 5216 sayılı Büyük Şehir Kanunu ise İzmir Büyük Şehir Belediyesi'nin yeni alanını 50 km. yarıçaplı bir alan olarak tanımlamıştır.

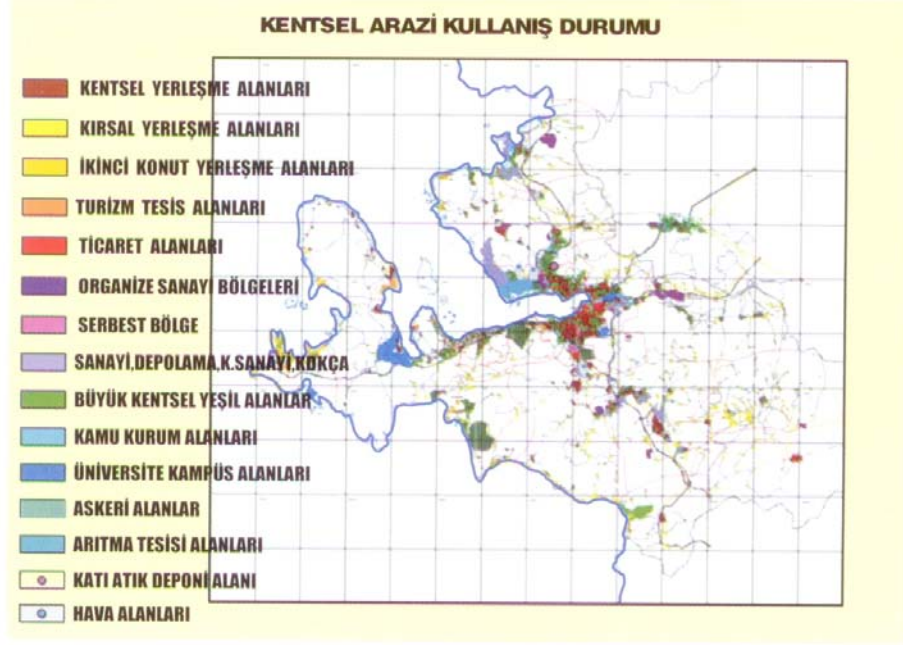
İKBNİP' in temel problemi başta İzmir merkez kenti olmak üzere, kentsel bölge yerleşmelerinin ne yönde, ne kadar ve nasıl büyüyeceği meselesi biçiminde değil, mevcut onaylı planların tarif ettiği alanlarda sürdürülebilirlik, yaşanabilirlik, ve hakçalık ilkelerinin nasıl gerçekleştirilebileceği, daha sağlıklı güvenli ve standartları yüksek, performansı iyi bir kentsel bölgenin nasıl yaratılabileceği meselesi olarak tarif edilmelidir.

Problemin ikinci bileşeni merkez kentin çeper saçaklanması meselesidir. Saçaklanma sonucu oluşan bölge kontrol dışı kalan arazi devir ve yapılaşma süreçlerine işaret etmektedir.

Problemin üçüncü bileşeni çevre belediyelerce üretilmiş, bağımsız planlar ve projeler meselesidir.

Problemin dördüncü bileşeni İzmir kentinin küçülmekte olduğuna işaret etmektedir. Kentte nüfus artış hızı ve göçlerin son derece düşük düzeyde olması, kent ekonomisinin daralmasına ve yeni istihdam

olanaklarının yaratılmayışına sebep olmaktadır. Bu nedenle küçülen ve daralan bir kentin ne şekilde planlanacağı tartışma konusudur.



Şekil 3.14: İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı Kentsel Arazi Kullanış Durumu (Anonim, 2005)

Burada Planın iki temel kabulü vardır; planlama pratiğinin yenilenmesi, ve bu yapılırken planlama faaliyetinin planlama bürosundan alınıp kamusal müzakere zeminine taşınması gerektiği.

Planın iki temel özelliği vardır. Bunlardan birincisi, süresi bakımından, herhangi bir hedef yılı belirtmemesi anlamında açık uçlu olmasıdır. Bu, aynı zamanda, planın gelecekte her türlü olasılığı sezinleyebilme kapasitesine sahip olması anlamını taşımaktadır. İkincisi, çok aktörlü bir ortamın gerektirdiği seviyede temsil kabiliyeti yüksek bir dil geliştirebilmiş olmasıdır.

Plana göre, İKB içerisinde bir merkez kent ve dört temel alt bölge tarif edilmektedir.

Bunlardan birincisi, Güzelbahçe, Narlıdere, Balçova, Konak, Gaziemir, Buca, Bornova, Karşıyaka, Çiğli ve Menemen ilçelerini içine alan İzmir merkez kenti;

İkincisi, Aliğa -Helvacı-Türkeli yerleşmelerinin tarif ettiği kuzey gelişme alt bölgesi,

Üçüncüsü, Kemalpaşa-Ulucak yerleşmelerinin tanımladığı doğu gelişme alt bölgesi,

Dördüncüsü, Torbalı-Ayrancılar yerleşmelerinin oluşturduğu güney gelişme alt bölgesi,

Beşincisi, Urla-Seferihisar yerleşmelerinin tariflediği batı gelişme alt bölgesidir.

Alt bölgeler ile merkez kent arasında korunması gerekli bir yeşil kuşak bulunmakta, ayrıca güçlü ulaşım bağlantıları bulunmaktadır.

Planın vizyonunun, toplumun refahı için yapılacak, koruma-kullanma dengelerini sağlayan, mevcut ekolojik ve kültürel yapıyı muhafaza edecek tüm planlama çalışmalarının, şeffaf, katılımcı ve aktif bir planlama anlayışı içinde gerçekleştirilmesi, izlenmesi ve yönetilmesi olduğu söylenebilir.

İKBNİP' nin hedeflerini toplumsal, ekonomik ve mekansal olmak üzere üç ana başlık altında toplamak mümkündür:

- Planın en önemli ekonomik hedefi, planın vizyonunu oluşturan temel ekolojik unsurlarla çalışmeyecek şekilde, İKB nin ülke içindeki gelir payını arttırmaya ve çok çeşitli istihdam olanakları yaratmaya yönelik yatırımların gerçekleştirilmesidir.

- Diğeri, coğrafi üstünlüklerinin olanak verdiği ölçüde, değişik ağlara bağlanabileceği düğüm noktalarını arttırmak ve var olanları geliştirmek olmalıdır.
- Sonuncusu ise, tek sektörlü yatırım olanakları yerine çok sektörlü yatırım olanaklarının oluşmasını sağlamaktır.

Mekansal hedeflerinden birincisi,

- Merkez kenti çanak içi olarak adlandırılan alan içerisinde onaylı planların izin verdiği yönlerde sınırlamaktır.
- İkincisi, bunun hemen ötesinde, içerisinde Gediz, Emiralem, Nif, ve Tahtalı havzalarını da içeren ve batıdan doğuya uzanan Küçük Menderes havzası ile birleşen bir yeşil kuşak oluşturmaktır.
- Üçüncüsü, kuzeyde Aliğa ile başlayan, Kemalpaşa ve Torbalı ile devam eden, ve Urla ile son bulan, bu kere, bir periferik yerleşmeler kuşağı oluşturmaktır.
- Dördüncüsü ise, Aliğa'nın kuzeyinde yer alan Bakırçay Havzası ile Selçuk'un güneyinde yer alan Büyük Menderes havzasını birbirine bağlayan ikinci bir yeşil kuşağın oluşturulmasıdır.

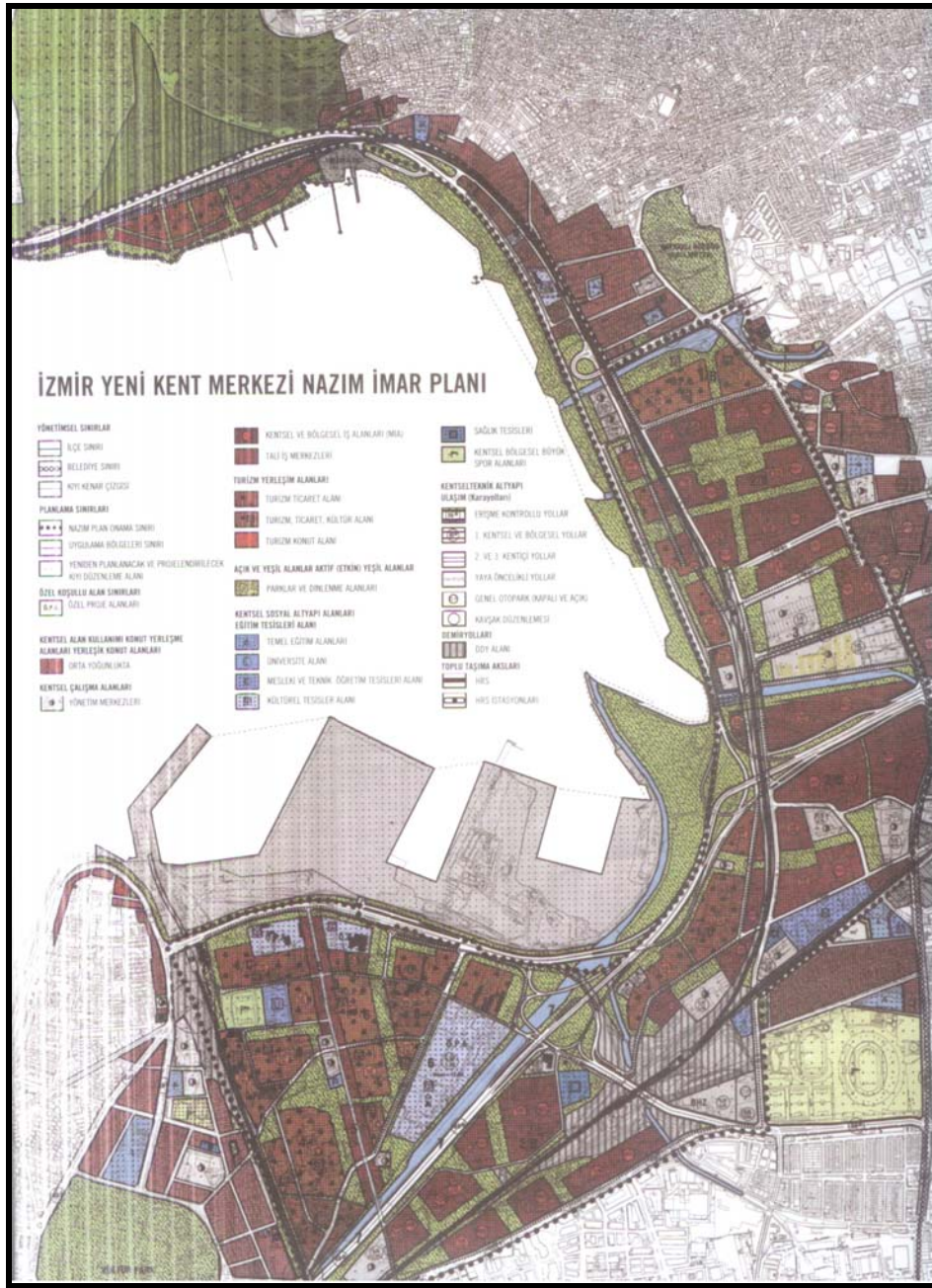
Bu genel hedeflere ilave olarak, planın önemli bir başka mekansal hedefi, Çeşme, Karaburun, Foça, turizm koridoruna, Bergama, Sardes ve Efes'ten oluşan tarihsel referansları yüksek noktaları bağlayan bir tarih koridorunun bağlanmasıdır (Anonim,2005b).

3.3.2. İzmir Yeni Kent Merkezi Nazım İmar Planı Raporu ve Geleceğe Yönelik Plan Kararları Üzerine İrdelemeler

2004 yılında İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan, "İzmir Yeni Kent Merkezi Nazım Planı" yeni bir kent merkezi tartışmasını kentin gündemine taşımıştır.

2001 yılında İzmir Büyük Şehir Belediyesi, UIA (Uluslararası Mimarlar Birliği) yarışma kuralları çerçevesinde, kentin Alsancak –Turan arasında kalan bölgesi için, İzmir Liman Bölgesindeki kentsel mekan ve mimari karakterin geliştirilmesinde yararlanılacak fikirler elde etmek, kente daha çağdaş bir imaj kazandırmak ve İzmir' in gelişen uluslar arası statüsü içinde liman bölgesinde yeni bir kent merkezi oluşturmak amacıyla, kentsel tasarım uluslararası fikir yarışması düzenlenmiştir.

İzmir Liman Bölgesi için yapılan Kentsel Tasarım Uluslar arası Fikir Yarışmasında ortaya çıkan fikirlerden de yararlanılarak, Turan ile Alsancak arasındaki 550 hektarlık alan, İzmir Büyükşehir Belediyesi Liman Bölgesi Planlama Grubu tarafından "Yeni Kent Merkezi" olarak planlanmış ve söz konusu plan, Büyükşehir Belediye Meclisinin 07. 07. 2003 gün ve 05/82 sayılı kararı ile onaylanmıştır. Söz konusu planlama alanı, Kuzey' de Karşıyaka girişindeki Turan Mahallesi, doğuda Salhane bölgesi, güneyde de Alsancak Liman gerisi olmak üzere kıyı boyunca uzanan üç ana bölümden oluşmaktadır.



Şekil 3.15: İzmir yeni kent merkezi Nazım İmar Planı (Ege Mimarlık, 2005/1)

Planlanan alanda turizm ve ticaret sektörlerinin ön plana çıkarıldığı bir anlayış geliştirilmiştir. Turan mahallesinden başlayarak Alsancak Liman gerisine kadar devam eden kıyı alanında, ticaret ve turizm kullanımları yer almaktadır. Turan Mahallesi ağırlıklı olarak Turizm kullanımına ayrılırken mahallenin batısında yer alan konut bölgesinde pansiyonculuğun özendirileceği küçük turizm işletmeciliği ve konut kullanımı yer alacaktır.

Salhane Bölgesi olarak adlandırılan ve Anadolu Caddesi'nden başlayarak kara yönüne doğru devam eden alanda ise, yoğun olarak merkezi iş alanları yer almaktadır. (MİA) Bu alanda, bir kent merkezinde olabilecek ofis, iş merkezi, büyük sermaye şirketlerinin yönetim merkezleri, otel, kongre, toplantı ve gösteri salonlarıyla eğlence ve alışveriş merkezleri yer alabilecektir. Bu alanların çevresinde yönetsel merkez alanları konumlandırılmıştır. Alanın kuzeyinde yer alan ve İzmir' in kurulduğu ilk yer olan Bayraklı Höyüğü, bu alanın planlanmasında önemli bir çıkış noktası olarak düşünülmüştür. Höyüğün güneyinde, denize kadar inen alanda ise turizm ve kültürel amaçlı yatırımların yapılması ön görülmüştür. Alsancak Liman gerisinden başlayarak, güneydeki Ege Mahallesi' ne kadar uzanan alan ise, turizm, ticaret ve kültür tesisleri için ayrılmıştır. Alandaki tescilli yapılar, özel proje alanı kapsamına alınarak kullanılabilir hale getirilecek ve ağırlıklı olarak kültürel amaçlı kullanılacaktır. Bölgedeki mevcut konut alanları, Turan Mahallesi'nde olduğu gibi, turizm konut kullanımına ayrılmıştır.

AKTÖRLER NE SÖYLÜYOR?

İzmir Büyük Şehir Belediyesi, çalışmanın ardında yatan amaçları, "Kent'in, tarihi merkezi üzerindeki baskıyı azaltmak, Karşıyaka ile İzmir' i bütünleştirmek, liman gerisinin canlandırılmasını sağlamak ve girişimcilerin bölge üzerindeki taleplerine, kent geneli adına sağlıklı bir yanıt verebilmek "olarak özetlemektedir. Plan, geleceğin, ticaret, turizm, fuarlar ve kongreler kenti İzmir' in kent merkezini önermektedir. Planın en önemli tartışması olan limanın uygun bir alana taşınarak, yalnız yolcu limanı olarak kullanılması gerektiği vurgulanmaktadır.

Ege Bölgesi Sanayi Odası' na göre planın yeni bir kent merkezi yaratma kararı doğru bir karar olarak görülmekte, yeni merkezin yer seçimi, İzmir' in tarihsel kimliğini yansıtabilmesi açısından da olumlu bulunmaktadır. Odanın söz konusu İzmir Yeni Kent Merkezi Nazım İmar Planı'nda katılmadığı tek konu limanın taşınması kararıdır. İzmir' in geçmişten bugüne bir liman kenti olduğu ve İzmir' in gelecekte' de limandan gereken istifadeyi sağlaması gerektiği düşünülmektedir.

İzmir Ticaret Odası, İzmir' de sermaye yatırımlarına yön çizen bir diğer aktör olarak, planı değişen ve gelişen şartlara, günümüz koşullarına ve İzmir' in vizyonuna göre ele alınmış bir plan olarak görmekte ve son derece olumlu bulmaktadır. Ancak 1973 yılından bu yana bölgenin gösterdiği fiziksel gelişme performansına bakılarak, söz konusu plan kararlarının gerçekleşme koşullarının kısa sürede oluşamayacağı düşünülmektedir. Kente yeni bir merkez hedefi çizilmesi olumlu karşılanmakta, Kemeraltı' nın yeniden yapılandırılarak, geleneksel ticaret merkezi olma hüviyetini devam ettirmesinin daha doğru olacağı düşünülmektedir. İzmir'in ekonomik gerçekleri göz önüne alındığında ise bölgeye sermaye akışının hemen gerçekleşmesinin çok olanaklı olmadığı düşünülmektedir.

Şehir Plancıları Odasınınca, planın, tarihi kent merkezi üzerindeki baskıyı rahatlatma amacı olumlu bulunmakta, ancak çalışma sonucunda ortaya çıkan plan kararları tümüyle onaylanmamaktadır. Alanda ortaya koyulması gereken planın, rant talebini kesebilecek, yoğunluğu düşük tutan, açık alan ve kamusal alan kullanımına daha fazla ağırlık veren bir nitelik taşımasının gerektiği ifade edilmektedir. Meslek odalarının genel talebi, bu bölgenin kentin nazım plan bütünlüğü içerisinde değerlendirilmesi yönünde olmasına rağmen, yerel yönetimin bölgeyi parçacı bir yaklaşımla planladığı düşünülmektedir.

Mimarlar Odası, öncelikle İzmir'in ' kentlilik bilincine sahip, turizm, ticaret ve yüksek teknolojide öncü, kültür ve sanat merkezi, liman kenti' olması ve bu anlamda kimliğinin ön plana çıkarılmasının gerekliliğini savunmaktadır. Planın doğru zamanda, doğru planlama kararlarıyla üretildiği düşünülmektedir. Geleneksel merkez üzerindeki baskıdan dolayı mevcut tarihsel dokunun korunamadığı vurgulanmakta, bu nedenle merkezin rahatlatılması gerekliliği savunulmaktadır. Yerel sermayenin yatırımlar açısından yer seçim talebinde hala kent merkezinde bir eğilim göstermesinin yanlış olduğu belirtilmiştir. Talepler merkezden bu alana yönlendirilmelidir. Planlama alanının dönüşüm gösterebilmesi için büyük yatırımlar gerekmektedir. söz konusu dönüşüm için gerekli olan süre 30-40 yıl olarak öngörülmektedir.

Konak Belediyesi, planı kendi içinde temel bir felsefeye sahip ve tutarlı bulmakla birlikte, planın uygulama aşamasında önemli çıkmazlarla karşılaşacağını ifade etmektedir. Yeni planın eski planla karşılaştırıldığında, yapılaşma koşulları dışında benzerlik gösterdiği düşünülmektedir. Planın hayata geçebilmesi için büyük yatırımların gerektiği, ancak belediyeye yansıyan herhangi bir talep olmadığı, üstelik bunu yapabilecek güçte bir sermayenin bulunmadığı belirtilmiştir. İzmir'in bir liman kenti olduğu vurgulanırken, planda limanın kaldırılmasına ilişkin karara katılmamaktadır. Uygulamada yaşanacağı iddia edilen

sorunlar ise, Büyükşehir Belediyesi' nin Plana ilişkin öne sürdüğü uygulama araçlarında odaklanmaktadır. Alanda mevcutta daha önceden imar uygulaması görmüş alanların olduğu ve yeni yapılaşma koşullarıyla bu alanlar üzerinde yeniden imar uygulamalarına gidilmesinin, problem yaratabileceği düşünülmektedir.

D. E. Ü. Mim. Fak. Şehir ve Bölge Pl. Bölümü ise planın yeni merkez fikrini yaşama geçirme amacıyla ortaya konması, tarihi kent merkezi üzerindeki baskıyı kaldırması açısından olumlu bulmaktadır. Planlama sürecinin gecikmesinin, konut alanı olarak gelişmesi istenen Alsancak ve Kahramanlar bölgelerinin ticari kullanıma dönüşmesi yönünde baskı yarattığı ifade edilmiştir. Planda önerilen yeni kent merkezinin yalnız ticari bir merkez değil, literatürdeki anlamıyla bir kent merkezi tanımına oturduğu belirtilmektedir. Limanın taşınması ve çevre yolunun tamamlanmasının yeni merkezin gelişimini hızlandıracağı belirtilmektedir. Plan kararlarının hayata geçirilebilmesi için önerilen imar uygulamalarının, mevcut mülkiyet deseni içinde yeterli olamayacağı, temeldeki dönüşümü yaratabilmek için yerel yönetimlerce yeni araçların geliştirilmesinin gerektiği vurgulanmaktadır. Planlama alanında, klasik bir nazım plan yerine, yapısal bir strateji planının geliştirilmesinin, imar haklarına ilişkin pazarlıkların ve katılımın önünü açabilmesi açısından daha etkin olabileceği ifade edilmektedir.

Planın temelini oluşturan ' yeni bir merkez' kararını tüm aktörler desteklemektedir. Planı yapılandıracak olan sermaye yatırımlarının varlığı, alanı tercih edip etmeyeceği, ve yatırımların niteliğine ilişkin olarak net bir öngöründe bulunulmamıştır. Limana ilişkin görüşler, bir taraftan plan kararlarını desteklemekte, öte taraftan da limanın kentin tarihiyle bağını gözetmektedir. Aktörler, genel olarak, İzmir' in geleceği için planın ön gördüğü senaryoya paralel bir gelecek teklifinde uzlaşmaktadır. Her bir aktör kendi misyonu üzerinden planı yorumlamakta ve planın gerçekleşebilme sınırlarını bu noktadan tariflemektedir. 1973' ten bugüne

geliştirilen planlardaki merkez kararının kaydettiği gelişmeye bakarak, planın tek başına söz konusu dönüşümü gerçekleştirmek için yeterli olmadığı, bu dönüşümün arkasında geçmişten bugüne birikerek gelen değişkenlerin olduğu açıktır (Anonim,2005a).

4. TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

İzmir kenti M.Ö 3000 yıllarında bugünkü Bayraklı önlerinde, küçük bir yarımada üzerinde kurulmuş ve kuruluşundan bu yana tarih içinde pek çok değişime sahne olarak varlığını korumuş bir kenttir.

Kent Cumhuriyet'in ilk yıllarından 1950'lere kadar sürekli fakat yavaş bir kentsel yapılanma süreci içinde gelişirken 1950'lerden sonra, gerek göçler gerekse doğum oranlarındaki artışlardan kaynaklan hızlı nüfus artışı ile karşı karşıya kalmış ve bu nüfus artışı İzmir'in bugün sahip olduğu tüm kentsel sorunların temel kaynağını oluşturmuştur.

Kentteki bu hızlı ve kontrolsüz gelişme konut ve sanayi alanlarının genişlemesine, yeşil alanlarına gittikçe daralmasına sebep olmuştur. Hazırlanan imar planlarının sözü edilen gelişmelere ayak uyduramaması ile kent bugün iç içe geçmiş, düşük standartlı gecekondü bölgeleri, sanayi bölgeleri, merkezi iş sahaları ve yönetim binaları ile kaplanmış durumdadır.

İzmir'de büyük şehir bütünü içinde kalan alanların bir arada planlanması denemeleri, kırk beş yıl kadar öncelerine dayanmaktadır. İzmir'in yakın çevre yerleşmeleriyle sıkı ilişkiler içine girmesi Osmanlı İmparatorluğu dönemine dayanmasına rağmen, İzmir için ele alınan imar düzenlemeleri, Cumhuriyet dönemine kadar daima mevzii nitelikte kalmış ve çevre yerleşmelerin tümünden soyutlana gelmiştir.

Cumhuriyet döneminde hazırlanan ilk plan olan Rene Danger planı, Alsancak bölgesi ve yangın yerlerinin düzenlenmesine yönelik bir plan olmasından dolayı yine mevzii bir plan olmuştur.

1948 yılında Le Corbusier tarafından hazırlanan plan kentin bundan sonraki planlama çalışmalarına yön vermek amacıyla hazırlanmış bir ana fikir şeması niteliğindedir. Mevzii plan anlayışından bütünselliğe geçiş anlamında dikkat çekicidir. Merkezin yanı sıra çevre yerleşmelere ilişkin öneriler de sunmuş, ilk defa yeşil alanlarla ilgili standartlar getiren bir plan

olmuştur. Ancak yetkililerce hemen olduğu gibi uygulanabilir nitelikte görülmediği için uygulanamadan kalmıştır.

1951 yılında Prof. Kemal Ahmet Aru, Gündüz Özdeş ve Emin Canpolat'ın gözetiminde hazırlanan ve 1955 yılında tamamlanarak onanan imar planı, kent nüfusunun hızla arttığı bir dönemde hazırlanmış olması açısından, gelişmelerin gerisinde kalmıştır. Konut alanları, ulaşım sistemi ve endüstri alanlarına ilişkin getirilen öneriler, İzmir kent dokusunun bugünkü iskeletini oluşturmuştur. Planda eleştiri alan çok önemli bir karar, endüstri gelişiminin Bornova yönünde cazip kılınmış olmasıdır. Çünkü bu karar tarım topraklarının yapılaşmaya açılmasına neden olmuştur. Batı aksındaki yerleşim alanlarının güneye ilerlemesi de tarım topraklarının bir kısmının yapılarla işgal edilmesine sebep olmuştur.

1950'lerden sonra kentte etkisini giderek arttıran gecekondu olgusu, imar planının zorlanmasına neden olan çok önemli bir etkidir. Belediyenin çoğunlukla kendi sınırları dışında meydana gelen, önlemleri önceden alınamayan bu gelişmeleri kontrol etme ve bir düzene sokma yolunda yasal dayanaklarının son derece kısıtlı oluşu gecekonduların yoğunlaşmasına sebep olmuştur.

Bodmer'in katkılarıyla, İzmir belediye planlama müdürlüğünce hazırlanmış bulunan ve 24.04.1960 tarihini taşıyan 1/20.000 ölçekli İzmir Şehri Tasarı Planı İzmir belediye sınırları dışında Buca, Bornova, Çamdibi, Yeşilyurt, Örnekköy ve Şemikler'i de içeren bir ana şema niteliğindedir ve onanlı değildir. Ancak yine de planın İzmir planlamasını, büyük şehir bütünü ölçeği içinde ele alan ilk somut örnek olduğu söylenebilir. Ne var ki bu planın da uygulamaya geçirilemediği için planlama sorunlarına çözüm getirdiği söylenemez (Anonim,1991).

1960'lı yıllar kentin özellikle belediye sınırları dışında kalan alanlarda, daha da hızlı büyümeye devam ettiği dönemdir. Buca ve Bornova gibi belediyeler imar planlarını, İller Bankası aracılığıyla ihale

yolu ile hazırlatmışlardır. Bunun başlıca sebebi ise, o dönemlerde çevre yerleşmelerin planlanmasına yön verecek büyük kent bütünü ölçeğinde verilerin yeterince geliştirilememiş olmasıdır. Bunun sonucu olarak birbirlerinden ve büyük kent bütününden kopuk planlar ortaya çıkmıştır.

1968 yılında İzmir Nazım Plan Bürosu'nun faaliyete geçmesi, en azından planlama için yeterli parasal kaynakların ayrılmasını gerektirecek olması bakımından önemlidir. Büronun kuruluşundan birkaç yıl sonra bakanlıklar arası işbirliğini, dolayısıyla planların işlerliğini sağlamak amacıyla Bakanlıklar Arası İmar Koordinasyon Kurulu kurulmuştur. Ancak kurulun parasal olanaksızlıklar, bürokratik işlemlerdeki yavaşlık, yatırımların öncelikleri konusunda bakanlıklar arasında oluşan anlaşmazlıklar gibi sebeplerle gerektiği gibi işlemediğini görüyoruz.

Nazım plan bürosunun yaptığı saptamalar sonucu, kentin o güne kadarki gelişmesi göz önüne alınarak, lineer gelişme formu kabul edilmiştir. Büro kuruluşundan itibaren yeni bir imar planının yapımına başlamış ve bu plan ancak 1973 yılında onanmıştır.

Endüstri alanları kuzeyde ve güneyde yer seçmiş, konut alanlarında da düzenleme ve yenileme çalışmalarına gidilmiştir. Güney'de 51.000 Ha. büyüklüğünde Tahtalı baraj havzası kararının getirilmesi ve koruma alanının belirlenmesi; doğu aksında tarım alanı olarak korunması öngörülen alanda 260 ha. lık organize sanayi bölgesinin kurulması plandan farklı gerçekleşen gelişmelerdir.

İzmir'de metropoliten alan planlama sürecine indirilen en büyük darbe 1984 yılında nazım plan bürosunun kapatılması olmuştur. Ve 1960'lardan beri süregelen planlama çalışmalarına bir sistem getirme çabaları sekteye uğramıştır.

1989 tarihinde 1/25.000 ölçekli İzmir Büyükşehir Bütünü Nazım İmar Planı Revizyonu yapılmıştır. Plan mevcut yeşil alan ve tarım alanlarının korunması kararını getirirken, bir yandan Balçova ve

Güzelbahçe’de bir kısım tarımsal alanı iskana açması ile olumsuzluk teşkil etmiştir.

2006 yılı Kasım ayında onaylanarak kabul edilen İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı’nın ise diğer planlarda olduğu gibi aktörlerce onaylanan ve eleştirilen yönleri bulunmaktadır. Kent merkezindeki sıkışıklığın çevreye yayılması mantıklı bulunurken, çevre beldelerin görüşlerinin yeterli ölçüde dikkate alınmaması olumsuzluk yaratmıştır. Planın açık uçlu oluşu bir yandan olumlu bir özellik sergilerken öte yandan, Türkiye’de bugüne dek gerçekleştirilmiş planlama pratikleriyle örtüşmediği için planın geleceği konusunda bir belirsizliğin doğmasına sebep olmuştur. Plan şeffaflık ve katılımcılık ilkeleriyle hazırlanmasına rağmen, kentte söz sahibi olması gereken her türlü vakıf, dernek, örgüt ve siyasi partinin sürece katılımı gerektiği gibi sağlanamamıştır. Gecekondu alanlarına yönelik net kararlar bulunmamakta ve kırsal alanlara yönelik bir planlama yaklaşımı mevcut değildir.

İzmir kentinin bugünkü durumuna baktığımızda, 1950’lerde hızlı nüfus artışı ile başlayan ve kentsel mekana yönelik tüm problemlerin kaynağını oluşturan planlama çalışmalarının nüfus artış hızına ayak uyduramaması, günümüzde bir kentsel nüfus artışı problemi olmaktan çıkmıştır. Esas problem yanlış veya eksik plan kararlarıyla oluşturulmuş, sıkışık ve çarpık kentsel yapının ne şekilde rehabilite edilebileceği ve günümüzde İzmir kentinde mevcut olan yeşil doku, tarım alanları ve tarihsel yapının ne şekilde korunacağı ve geliştirileceğidir.

Bugün İzmir ve çevresinde hızlı kentleşme, Bornova ve Balçova ovalarını tamamen yerleşim alanı durumuna getirmiştir. Bornova’da 1972 yılında 3410 ha. tarım alanı, 1987 yılında 990 ha. a düşerken, konut alanları 3500 ha. dan 7920 ha. a çıkmıştır. Aynı dönemde kentsel yeşil alanlar 3470 ha. dan 1330 ha. a düşmüş, endüstri alanı 1270 ha. dan 2240 ha. a çıkmıştır (Anonim,1998b).

İzmir’de kentsel arazi kullanımındaki çarpıklık sadece Bornova ile sınırlı kalmamış; İnciraltı, Balçova, Narlıdere ve Güzelbahçe aksında 1972 yılında 10.400 ha. olan tarım alanı 1987 yılında 3100 ha. a düşerken, yerleşim alan toplamı 1600 ha. iken 1987 yılında 8900 ha. a çıkmıştır (Anonim,1998b).

Türkiye’de imar planları gerek benimsediği planlama yaklaşımı, gerekse uygulamadaki yetersizlikleri nedeniyle gerçek anlamda hedeflerine ulaşamamakta ve amaçlarından saptırılmaktadır. Bu sapma genellikle uygulama sürecinin yetersizliğinden ve denetimsizliğinden kaynaklanmaktadır.

Fiziksel planlama anlayışına dayanan ve kent sorunlarına uyum sağlayacak esneklikten yoksun olan planlar 20 yıl gibi uzun süreli hazırlandıklarından dolayı değişen sorunlar karşısında, plana ara müdahale olanağından yoksun oldukları için uygulama aşamasında sorunlar yaşanmaktadır.

Tüm bunlara, teknik, altyapı ve finansman eksiklikleri, yasal boşluklar eklenmekte; bunun yanı sıra plan dışı gelişmeler ve imar afları, imar planı değişiklikleri, planlamada çelişki yaratan yasalar planlama ve uygulama süreçlerinin gerektiği şekilde işlemesine engel olmaktadır. İzmir kenti tarihi çok eskilere dayanan bir yerleşim yeri olması dolayısıyla, plan kararlarında tarihsel bölgeler için daha ayrıntılı öneriler geliştirilmeli ve kentin tarihsel kimliği ön plana çıkarılmalıdır. Nazım planda koruma alanları saptandıktan sonra, bunlar çevresinde yapılacak inşaatları, çevrenin tarihsel nitelikleri göz önüne alınarak, Anıtlar Yüksek Kurulu’nun onayından geçirme ve bu yerler için özel bir statü kabul etme, bunların planın açıklamaları içinde, planla beraber emredici olmalarını sağlama olanağı vardır (Kuban,2001).

İzmir metropoliten bölgesinin kuzeyde Bergama’yı, güneyde Efes ve Kuşadası’nı, doğuda Manisa’yı kapsayan ve Tire yakınlarına kadar ulaşan

çok büyük bir alanı içine alması, buradaki tarihsel yerleşmeler, sitler ve maddi kalıntılar hakkında genel kararlar alınmasını çok güçleştirmektedir.

Antik sitlerin metropoliten bölge içinde korunması ve değerlendirilmesi başlıca üç yönden ele alınmalıdır:

- Sitlerin sınırlarının saptanması ve özel koruma statülerinin planlara bağlanması
- Kültürel ve ekonomik açıdan genel bir programa dayanan önceliklerin saptanması
- Metropoliten alan içinde koruma ve değerlendirme alanlarını bağlayan özel bir ulaşım yapısının saptanması (Kuban,2001).

Planlama ve uygulama süreçlerinde yaşanan olumsuzluklara rağmen özellikle son yıllarda, İzmir’de bozulmuş olan kent dokusunu onarmaya yönelik çalışmalar yapılmış, bu sayede hem yıllardır İzmirliilerin en büyük problemi olan körfez kirliliği sorunu çözülmüş hem de kentte can çekişmekte olan yeşil doku yeniden canlandırılmıştır.

2002 yılının ekim ayında, evsel ve endüstriyel atık suların arıtılarak İzmir Körfezi’ne verilmesini amaçlayan büyük kanal Projesi tamamlanarak, körfez kirlilikten arındırılmış, yeniden doğal yaşamına ve akıntılarına kavuşturulmuştur.

Kentte uzun yıllar boyunca kış aylarında yağışlarla derelerin taşması can ve mal kaybına sebep olmakta, dere yatakları içine inşa edilmiş gecekondular kentsel estetik ve sağlığı tehdit etmekteydi. Bunun başlıca sebebi ise imar uygulamaları ile dere yataklarının daraltılmasıydı.

İZSU tarafından yürütülen çalışmalar sonunda 2002 yılında, toplam 159 km uzunluğunda 61 derenin ıslah projeleri tamamlanmıştır. Dere yatakları imar planları üzerine işlenmiş, İlçe ve Büyükşehir Belediye

Meclislerince tasdik edilmiştir. Böylece gelecekte dere yataklarına imar izni verilemeyecektir (Anonim,2002b).

İZSU tarafından 2000 yılında tamamlanan bir başka çalışma Meles Deltası ıslahıdır. İzmir Körfezi'ne gelen kirlilik yüklerinin yaklaşık üçte birini taşıyan ve yaklaşık 8 bin hektarlık bir alandan gelen atıksular ile yaz aylarında bile 2,5- 3 m³/sn lik debisiyle açık lağım gibi çalışan Meles Deresi, Arap Deresi ve Manda Deresi'nin deniz ile birleştikleri ve dere yatağı ile denizin iç içe geçtiği ağız kısımları ıslah edilmiştir. Proje, çevre düzenlemesi ile beraber tamamlanarak 200 bin m² yeşil alan şehre kazandırılmıştır (Anonim, 2002b).

2000 yılı içinde körfez çevresinde yeşil kuşak oluşturmak ve denizle ilişkisi kopmuş olan kenti ve kentlileri yeniden körfezle bütünleştirmek amacıyla İzmir Büyük Şehir Belediyesi tarafından yapılan çalışmalar sonucu Bostanlı Sahil Düzenlemesi ile 160.000 m², Güzelbahçe Sahil Düzenlemesi ile 18.400 m², Kordonboyu Düzenlemesi ile 150.000 m² yeşil alan kente kazandırılmıştır.

Ülkemizde kıyılar, yasa gereği devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. 04.04.1990 tarihli ve 3621 sayılı kıyı yasası kıyıların düzenlenmesi ve korunması ile ilgili hükümler getirmiştir.

Ancak buna rağmen, Kordonboyu düzenlemesinden önce, dönemin cumhurbaşkanının bir İzmir ziyaretindeki söylemi üzerine, kazıklı yol olarak bilinen ve altı şeritli bir otoyolun yapımının söz konusu olduğu bir proje gündeme gelmiş, 1993 yılında Mimarlar Odasının projenin uygulanmasına karşı açtığı dava sonucunda, 1998 yılında Danıştay projeye tamamen red cevabı vermiştir. Böylece hem İzmir kentinin geleceği hem de kentsel kıyı kullanımı açısından son derece yanlış uygulamanın eşiğinden dönülmüştür.

Yazıktır ki İzmir'de yanlış plan kararı uygulamalarının önüne geçmek her zaman mümkün olmamıştır. Kent bugün geçmişteki yanlış

karar ve uygulamaların üzerine yenilerinin eklenmesi ile yasadışı yapılaşma, kentiçi ulaşım ve otopark sorunu, yeşil alan yetersizliği, alt yapı yetersizliği, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma sorunu, Belediye'nin elindeki kent arsalarının satışı sorunu ve tüm bunların kaynağı olan planlama sorunu ile karşı karşıya kalmıştır.

1999 yılı itibarıyla kentteki yapılaşmanın % 45-50'sini kaçak yapılaşmanın oluşturduğu bilinmektedir. İmar affı, kaynak yaratmak, imar ıslah planı uygulamaları gibi gerekçelerle kamuya ait arazi ve taşınmaz malların kamu elinden çıkarılması kentin gelişmesi ve gelecekteki ihtiyaçları nedeniyle son derece sakıncalıdır.

Plansız alanlardaki yasadışı yapılaşmanın önlenmesi için öncelikle ülkede yoksulluğun giderilmesi, gelir dağılımının dengelenmesi, vergi adaletinin sağlanması gerekmektedir.

Yasadışı yapı siyasi yatırım ve oy aracı olarak kullanılmamalı, kentteki düşük gelirli kesim için doğru konut politikaları oluşturulmalıdır.

Kentte bugüne dek oluşmuş yasadışı yapılaşan bölgelerde, adil, sağlıklı ve doğru kentsel dönüşüm projeleri hazırlanmalı ve hayata geçirilmelidir.

İmar afları kent gündeminden çıkarılmalı ve etkin denetim mekanizmaları yaratılmalıdır.

Sorun sadece gecekondular tarzı yapılaşma sorunu değildir, İmar Kanununa, İmar Planına, Kıyı Kanununa, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununa ve diğer mevzuata göre yapılmaması gereken ama yapılmış olan yapılar da , şehircilik ve planlama bilimi açısından yasadışı konumdadır.

İzmir'de yeşil alan yetersizliği problemi uzun yıllardan beri süregelen bir konudur. Son yıllarda İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin yaptığı çalışmalar kentteki yeşil alan varlığını önemli ölçüde arttırmıştır. Ancak

bunun yanı sıra Balçova, Narlıdere, İnciraltı gibi verimli tarım alanlarını barındıran yerleşimler sürekli yapılaşma baskısı ile karşı karşıya kalmaktadır. Kent bir yandan yeşil alan kazanırken diğer yandan pasif yeşil alan görevi gören çok önemli bölgelerini yitirmektedir. Bu durumda kentin yeşil alan standartlarında uygar kentleri yakalmaktan son derece uzak olduğu açıktır.

Kentteki yeşil alanlar yasalarla korunmalı, her boş alan potansiyel yapı yapılacak alan olarak görülmemelidir.

Kentin merkez yoğunluğu ve plansızlığı nedeniyle yaşadığı bir başka sorun da otopark sorunudur. Bütün dünyada bu sorunun imar ve ulaşım planlaması ile çözüldüğü bilinmektedir. Öncelikle katlı otoparkların İmar Planlarında yerlerinin ve sayılarının tespiti yapılmalıdır. Sorunun çözümü ulaşım planlaması ve toplu taşıma sistemlerinin entegrasyonu ile mümkün olacaktır.

Görüldüğü gibi tüm sorunların gelip dayandığı alan planlamadır. Kenti geleceğe hazırlayacak bir ana plan olmadığı müddetçe ve planlı kentleşme benimsenmediği müddetçe kentin geleceğine iyimser bakabilmek mümkün değildir.

Ekonomik ve sosyal kararları, fiziki mekanda yansıtabilecek, ülke ve bölge planlama sistemi geliştirilmeli, çeşitli kurumların planlama ile ilgili organizasyonları tek bir yapı içinde koordine edilerek ulusal kentleşme stratejileri belirlenmelidir.

Belediyelerin teknik altyapısı ve kadroları geliştirilmelidir. Bu eksikliklerle planlama kararı üreten belediyeler kentin mücavir alanında karmaşalar yaratmakta ve denetimsiz bölgeler oluşmaktadır.

Kentin mücavir alanları, etkileşim bölgelerinin sağlıklı olarak tespit edilebilmesi için Nazım Plan Büroları'nın yeniden kurulması gereklidir.

Kent kültürü ve kentlilik bilincini geliştirecek politikalar üretilip hayata geçirilmeli, böylece İzmir kenti yaşam kalitesi ve fiziki evre anlamında metropol bir kentin sahip olması gerekli imkanlara kavuşacak ve kentli de daha sağlıklı ve rafaah düzeyi yüksek bir kent ortamında yaşama imkanı bulabilecektir.

KAYNAKLAR

- Anonim**, 1971, Türkiye’de Kentleşme, Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Birinci Basım, Ankara
- Anonim**, 1972, İzmir Metropolitan Alan Nazım İmar Planı Raporu, İmar ve İskan Bakanlığı Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü
- Anonim** , 1989, İzmir Büyükşehir Bütünü Nazım Plan Revizyonu, İzmir Büyükşehir Belediyesi Planlama Dairesi Başkanlığı, İzmir
- Anonim**, 1991, Türkiye’de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirmesi, Prof. Rauf Beyru, Türkiye’de 15. Dünya Şehircilik Günü, 3. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım, İzmir
- Anonim**, 1997, İzmir 1/25.000 Çevre Düzeni Planı Çalışması Teknik Meslek Odaları Grubu Açıklama Raporu, İzmir
- Anonim**, 1998a, İzmir Kentinde Gündem 21’e Doğru, <http://Bornova.ege.edu.tr/~habitat/yg21d.html>
- Anonim**, 1998b, İzmir Yerel Gündem 21, İzmir’in Kentleşme, Çevre, Göç sorunları ve Çözüm Önerileri, Kentleşme Raporu, İzmir
- Anonim**, 2000 , Ulusal Gündem 21, T.C. Çevre Bakanlığı, Ankara
- Anonim**, 2002a / Aralık- Bilim ve Teknik Dergisi Kentler Eki
- Anonim**, 2002b, İzmir’de Su ve Kanalizasyon 1999-2001 ve Sonrası, İzmir Büyükşehir Belediyesi Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü, İzmir
- Anonim**, 2003 a, İzmir Stratejik Planı 2003-2012, İZTO, İzmir
- Anonim**, 2003 b, Peyzaj Mimarlığı Dergisi, TMMOB Peyzaj Mimarları Odası Yayını

KAYNAKLAR (devam)

- Anonim**, 2004a, İzmir İli 2004 Yılı Çevre Durum Raporu, İzmir Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü
- Anonim**, 2004b, www.tmmob.org.tr, T.M.M.O.B Kaçak Yapılaşma ile İlgili Süreçler, Sorunlar, Çözüm Önerileri Değerlendirme Raporu
- Anonim**, 2005a, Ege Mimarlık Dergisi
- Anonim**, 2005, İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı Raporu
- Anonim**, 2006, İzmir İli Nüfus İstatistikleri, Türkiye İstatistik Kurumu, www.tuik.gov.tr
- Altınçekiç, F.**, 1987, İzmir’de Planlama Kavramı, Kentsel Gelişme Dinamikleri ve Sonuçları Üzerine Bir Araştırma, Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İzmir
- Atay, Ç.**, 1978, Tarih İçinde İzmir, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayını No:3, İzmir
- Aydemir, Ş., Aydemir Erkonak. S., Şenbeyazlı. D., Ökten. N., Öksüz. A. M., Sancar. C., Özyaba. M., Türkaydın. Y.**, 2004, Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı, İber Matbaacılık, Trabzon
- Barth, H., Baumbach, G., Müezzinoğlu, A., Erdem, Ü., Fiedler, F.**, 2000, Air Quality And Urban Development İn İzmir, Germany
- Bayraktar, A.**, 1973, İzmir Şehri’nin İmarında Peyzaj Mimarisi İle İlgili Problemler ve Prensiplerin Tesbiti, Doktora Tezi, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayınları, No: 33, İzmir.

KAYNAKLAR (devam)

- Erdem, Ü., Tatlıdil, E., Altınbaş, Ü., Güney, A., Nurlu, E., Zafer, B., Sunlu, U., Tomar, A., Korkmaz, E.,** 2001, Kent Habitatının İyileştirilmesi: İzmir, Karşıyaka Belediyesi Kent Ormancılığı/ Bitkilendirme Planı, İzmir- Master Plan Stratejisi, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı Türkiye Hükümeti Projesi, İzmir, Proje No TUR/ 97/ 008/ A/01/12, 210s.
- Erdem, Ü.,**1998, Peyzaj Proje Dersi, Kent ve Kentleşme Kavramları, Yayınlanmamış Ders Notları, Ege Üniversitesi, İzmir
- Evyapan, G.,**1981, Kentleşme Olgusunun Hızlanması Nedeniyle Yapılar Yakın Çevresi Düzeyinde Açık Alan ve Mekanların Değişimi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Ankara
- Gönenç, B.,** 2005, İzmir İli Bayraklı Örneğinde Plan Kararlarının Kronolojik Olarak İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, İzmir
- Gündüz, O.,** 1980, Fiziksel Planlama Çalışmalarında Çevresel Yaklaşım: İzmir Körfez Havzası Doğal Gizilgücünün Kentsel Gelişime Uygunluğunu Saptamayı Amaçlayan Bir Yöntem Araştırması, Doktora Tezi, Ege Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi, İzmir.
- Karadağ, A.,** 2000, Kentsel Gelişim Süreci, Çevresel Etkileri ve Sorunları İle İzmir, Titizler Grafik Baskı Hizmetleri, İzmir.
- Keleş, R.,** 1993, Kentleşme Politikası, Ankara
- Köseoğlu, M.,** 1979, Çevre Bilimi ve Ekolojik Planlama, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi, İzmir

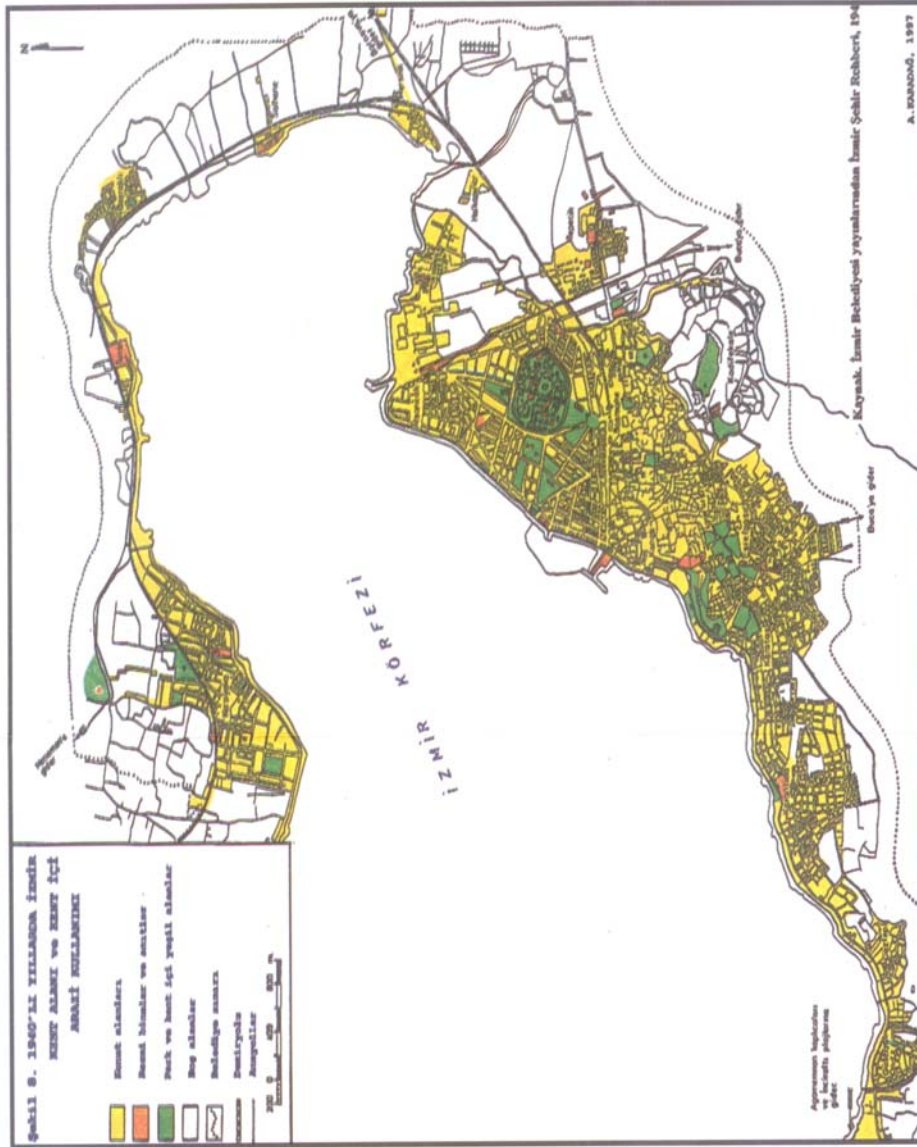
KAYNAKLAR (devamı)

- Köseoğlu, M.**, 1981, Peyzaj Ekolojisi Çalışmaları ve Ege Bölgesinde Ekoloji Yönünden Önemli Biyotopların Haritalanması Üzerine Araştırmalar, Ege Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, İzmir
- Köseoğlu, M.**, 1982, Peyzaj Ekolojisine Giriş, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi, İzmir.
- Kuban, D.**, 2001, Türkiye’de Kentsel Koruma, Kent Tarihleri ve Koruma Yöntemleri, İstanbul
- Taner, T., Ecemiş, S., Aydoğan, M.**, 2000, Kemeraltı Koruma Amaçlı İmar Planı Revizyonu, Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İzmir
- Toprak, Z.**, 2001, Kent Yönetimi ve Politikası, Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İzmir
- Yarç, B.**, 1988, İzmir’de Açık Mekan Varlığı’nın Saptanması, İmar Çalışmalarındaki Belirlemelerin Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenerek Geleceğe dönük Ölçütlerin Elde Edilmesi Üzerinde Araştırmalar, Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi, Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, İzmir
- Yiğiter, S.**, 2001, Karşıyaka İlçesi Örneğinde Kent Dokusu ve Açık Yeşil Alan İlişkileri Üzerine Bir araştırma, Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi, Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, İzmir
- Ünal, E.**, 1997, İmar Planlama ve Uygulama, T.C Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, Ankara

ÖZGEÇMİŞ

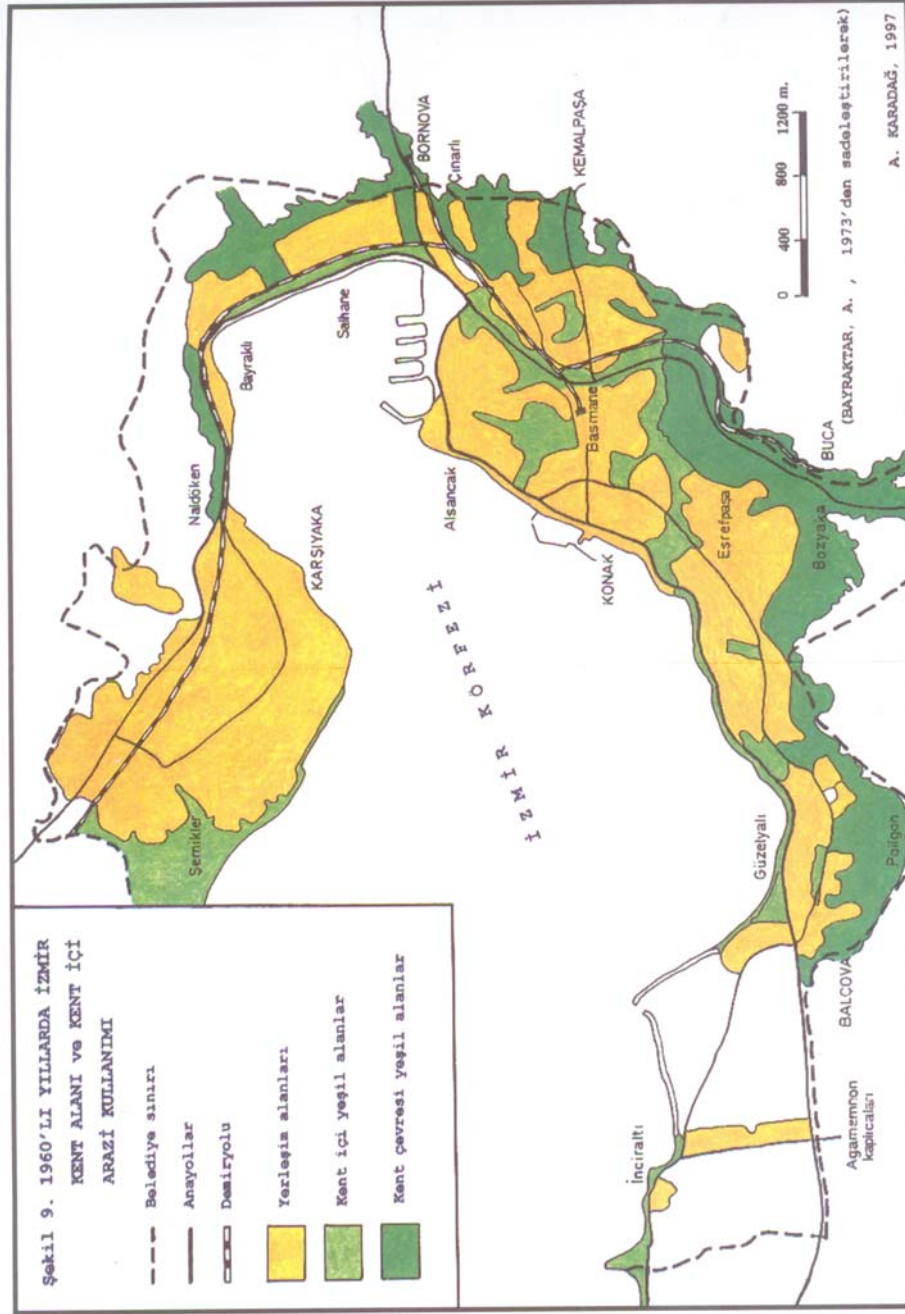
Funda Tin 27.11.1978 tarihinde İzmir/Bornova'da doğdu. İlk, orta ve lise öğrenimini İzmir'de tamamladı. 1998 yılında Ege Üniversitesi Ziraat fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümünü kazandı ve 2002 yılında Peyzaj Mimarı unvanı ile mezun oldu. 2003 yılında Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans programına başladı.

EK 1:

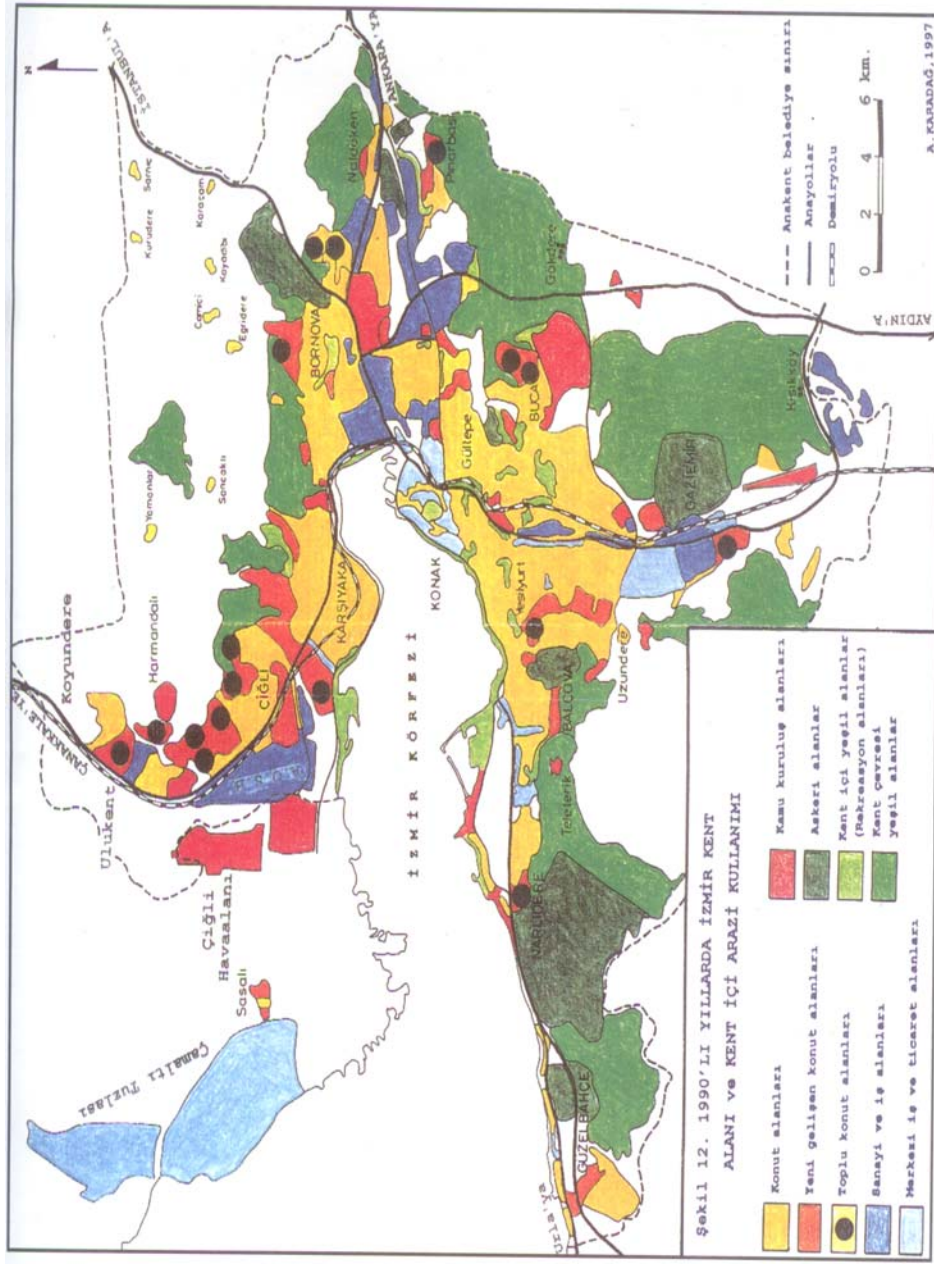


1940 lı yıllarda İzmir Kent Alanı ve Kent İçi Arazi Kullanımı (Karadağ, 2000)

EK 2:

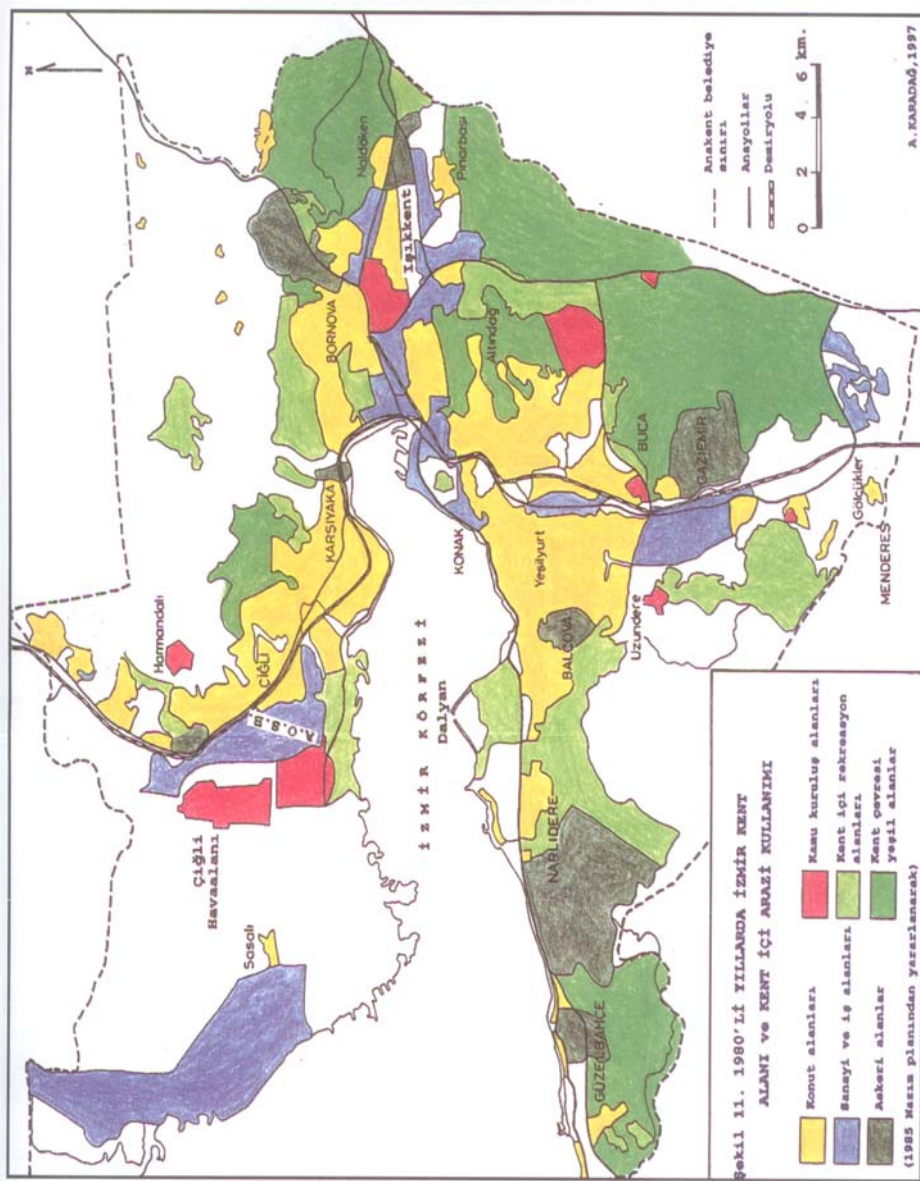


1960 lı yıllarda İzmir Kent Alanı ve Kent İçi Arazi Kullanımı (Karadağ, 2000)



1980 lı yıllarda İzmir Kent Alanı ve Kent İçi Arazi Kullanımı (Karadağ, 2000)

EK 5:



1990 lı yıllarda İzmir Kent Alanı ve Kent İçi Arazi Kullanımı (Karadağ, 2000)